ПО ЛЕДОВИТОМУ ОКЕАНУ.

(Изъ путевыхъ замѣтокъ).

I.

Отплытіе изъ Архангельска.—Плаваніе по Бѣлому морю и Ледовитому океану.—Въ Еретикской бухтѣ.—Китобойный заводъ и факторія перваго китобойнаго товарищества.—Подробности китобойнаго промысла.—Пароходъ «Вельда».—Отъ Еретиковъ до Арской губы.—Арскій китобойный заводъ.—Переходъ отъ Мурманскаго берега до Новой Земли.

ЪЪ ІЮЛѢ МѢСЯЦѢ 1883 года мнѣ предстояло совершить плаваніе изъ Архангельска на островъ Новую Зе́млю, въ становище Малыя Кармакулы, гдѣ расположена станція общества спасанія на водахъ, въ которой въ то время проживала экспедиція Императорскаго Русскаго Географическаго Общества, подъ начальствомъ лейтенанта К. П. Андреева. Попасть на Новую Землю изъ Архангельска возможно только два раза въ годъ—лѣтомъ и въ половинѣ осени, когда туда отправляется, обязательнымъ рейсомъ, одинъ изъ пароходовъ субсидируемаго казной Архангельско-Мурманскаго товарищества. Изрѣдка же, въ исключительныхъ случаяхъ, изъ Архангельска отправлялось къ берегамъ Новой Земли военное судно теперь упраздненнаго архангельскаго порта. На этотъ разъ въ плаваніе былъ назначенъ винтовой пароходъ товарищества «Чижовъ», подъ командой капитана — архангельскаго помора Ф. К. Попова, опытнаго моряка, совершившаго не мало плаваній въ полярныхъ водахъ. Пароходъ «Чижовъ», прежде чѣмъ идти въ новоземельскія воды, долженъ былъ доставить грузъ различныхъ

строительныхъ матеріаловъ въ Арскую губу Мурманскаго берега, гдѣ въ то время строился китобойный заводъ второго товарищества, слывущаго на сѣверѣ подъ именемъ Шереметьевскаго. Отплытіе парохода было назначено на четвертое іюля и на немъ шла дѣятельная погрузка матеріаловъ для арскаго завода, а также и различныхъ припасовъ, отправлявшихся Обществомъ спасанія на водахъ, для продовольствія новоземельскихъ самоѣдовъ. Утромъ въ день отплытія, погрузка была окончена и на пароходѣ собрались всѣ пассажиры. Наше общество, въ каютъ-компаніи перваго класса, состояло изъ пяти человѣкъ, считая въ томъ числѣ и капитана [1]), кромѣ того, въ третьемъ классѣ помѣстилось человѣкъ двадцать рабочихъ, отправлявшихся на Мурманскій берегъ. Благодаря немногочисленности пассажировъ перваго класса, для насъ являлась полная возможность расположиться въ каютахъ со всѣмъ комфортомъ, возможнымъ на пароходѣ, служащемъ, въ большинствѣ случаевъ, надобностямъ далеко невзыскательныхъ путешественниковъ, плавающихъ за полярнымъ кругомъ, — преимущественно мурманскихъ рыбопромышленниковъ и иногда архангельскихъ чиновниковъ. Однако, справедливость требуетъ сказать, что удобства классныхъ помѣщеній на пароходахъ Архангельско-Мурманскаго товарищества, хотя и во многомъ уступаютъ удобствамъ пароходовъ, напримѣръ, Русскаго Общества пароходства и торговли или почтовыхъ пароходовъ норвежскихъ компаній, но принимая во вниманіе низкую проѣздную плату и средства товарищества, они едва ли оставляютъ требовать лучшаго. Хотя въ каютъ-компаніи отсутствуютъ тонкое бѣлье, изящная посуда и ливрейные фраки оффиціантовъ, тѣмъ не менѣе на мурманскихъ пароходахъ все чисто, хотя и скромно, немногочисленная прислуга усердна, а кухня даетъ то, болѣе чего требовать едва ли справедливо въ виду дешевизны платы за продовольствіе, а главнымъ образомъ, въ виду невозможности пополненія запасовъ свѣжей провизіи во время продолжительнаго плаванія пароходовъ отъ Архангельска, вдоль тысячеверстнаго Мурманскаго берега, вплоть до пограничныхъ норвежскихъ портовъ. Во всемъ этомъ мнѣ пришлось убѣдиться лично во время многочисленныхъ плаваній на пароходахъ Мурманскаго товарищества, совершенныхъ ранѣе описываемаго рейса. День отхода «Чижова» изъ Архангельска удался превосходный, солнечный и совершенно безвѣтренный; барометръ стоялъ высоко, такъ что можно было разсчитывать на вполнѣ спокойное плаваніе, по крайней мѣрѣ въ Бѣломъ морѣ. Къ двѣ-

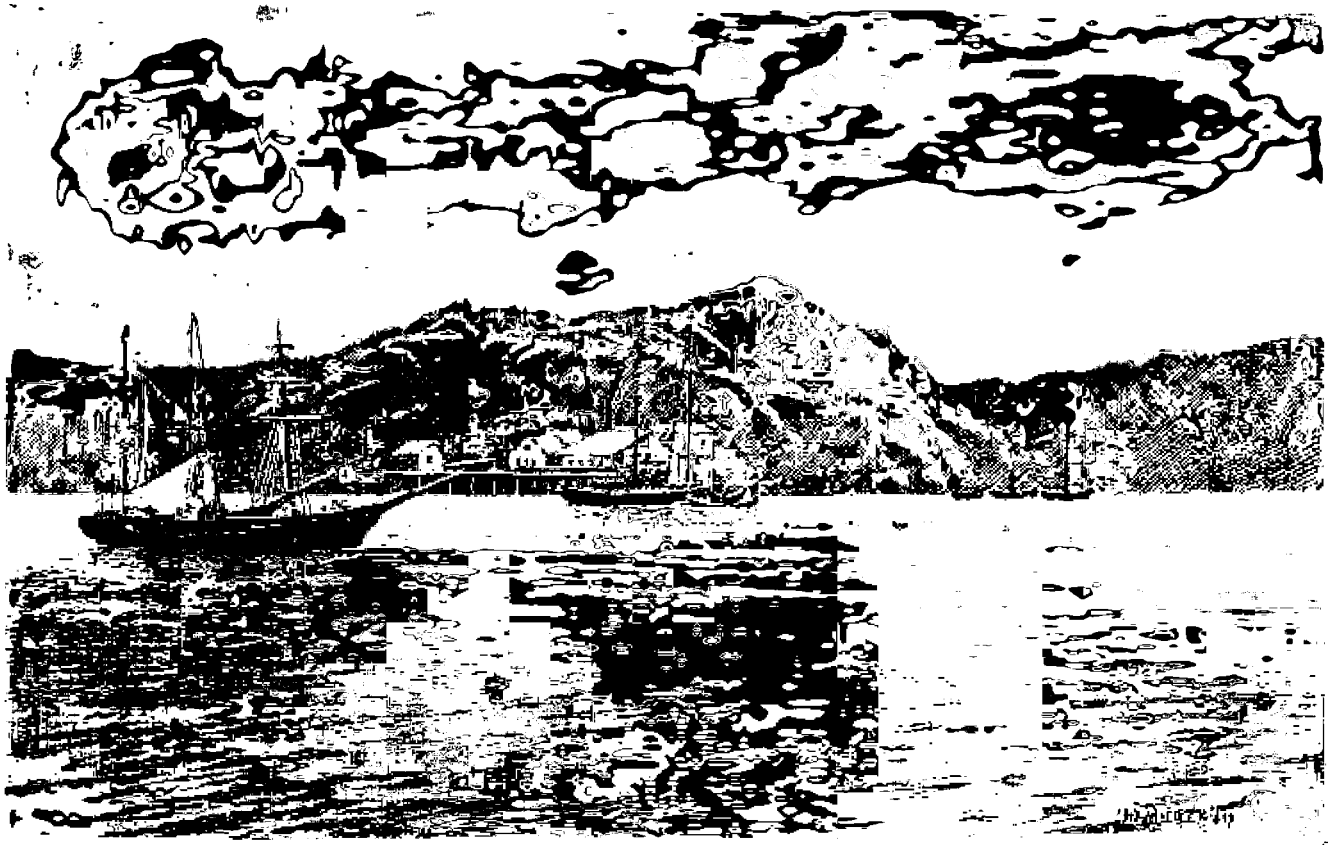
[1]) Остальное пароходное начальство—штурмана и механики на мурманскихъ пароходахъ—почти не показывается среди пассажировъ. Ихъ можно видѣть только или на вахтѣ, или во время авраловъ, когда они работаютъ почти наравнѣ съ командой.

надцати часамъ дня всѣ расчеты съ берегомъ были окончены и ровно въ полдень «Чижовъ» отвалилъ отъ соломбальской пристани. Повернувъ къ выходу изъ Сѣверной Двины, «Чижовъ», взялъ на буксиръ поморскую парусную шхуну, которую обязался вывести за Двинскій баръ и далъ ходъ машинѣ. Намъ предстояло пройти Маймаксинскимъ устьемъ Сѣверной Двины, на берегахъ которой расположены архангельскіе лѣсопильные заводы и огромныя лѣсныя биржи и по которому слѣдуютъ пароходы и болѣе крупныя парусныя суда, проходящіе къ архангельскому порту. При входѣ въ Маймаксу «Чижовъ» встрѣтилъ неожиданное препятствіе, нѣсколько задержавшее наше дальнѣйшее плаваніе. Тотчасъ же по выходѣ изъ Архангельска, впереди парохода, со стороны Маймаксы, мы увидали, быстро поднимавшійся вверхъ, огромный столбъ густого чернаго дыма и вскорѣ распознали, что горятъ лѣсопильный заводъ и лѣсная биржа крупнѣйшаго архангельскаго лѣсопромышленника и коммерсанта Шольца. Благодаря стоявшимъ до того времени продолжительнымъ жарамъ и бездождію, не смотря на полнѣйшее безвѣтріе, огонь съ необычайной быстротой распространялся на огромное пространство, переполненное штабелями досокъ и другимъ лѣснымъ матеріаломъ, представлявшимъ огню обильную пищу. Разроставшійся пожаръ серьезно угрожалъ истребить нетолько сосѣдніе заводы и биржи, но и иностранные пароходы и парусные корабли, во множествѣ грузившіеся лѣсомъ у заводскихъ пристаней. Я и мои спутники съ высоты пароходныхъ мачтъ наблюдали въ бинокли за необычайной суматохой, царившей въ Маймаксинскомъ рукавѣ и на берегу. Середина рукава была переполнена кораблями, оттягивавшимися отъ берега, къ которому быстро приближалось море огня; ближайшіе къ берегу корабли защищали парусами свои борты, обращенные къ огню, а команды усердно поливали водой эти импровизированные брандмауеры; всюду сновали заводскіе паровые катера и прибывшіе изъ города небольшіе буксирные пароходы, помогавшіе спасанію судовъ.

Вокругъ насъ массами плавали обгорѣвшія доски и бревна, сброшенныя въ воду. Пройти Маймаксой «Чижову» не представлялось никакой возможности, въ особенности, имѣя на буксирѣ парусное судно. Опасаясь потерять слишкомъ много времени, въ ожиданіи освобожденія Маймаксы отъ загромоздившихъ ее кораблей, нашъ капитанъ рѣшилъ рискнуть пройти по Березовскому или Корабельному устью, доступному для плаванія судовъ не особенно глубокой осадки и то только во время приливовъ. Къ нашему счастію, приливъ въ то время достигалъ максимума, благодаря чему «Чижовъ» безъ особой потери времени, благополучно прошелъ необычной для него дорогой и около шести часовъ пополудни застопорилъ машину близъ «Сѣверо-Двинскаго» плавучаго маяка. Съ маяка подошла къ намъ шлюпка и приняла, прово-

жавшаго насъ изъ Архангельска, лоцмана, а «Чижовъ» снова своимъ винтомъ началъ бороздить зеркальную поверхность воды и вошелъ въ Бѣлое море. Еще долго позади парохода мы видѣли высокій черный столбъ дыма, сливавшійся съ огромнымъ мутнымъ облакомъ, нависшимъ надъ пожарищемъ. Море было совершенно спокойно: ни одной рябинки не было замѣтно на его зеркальной поверхности. Теплый іюльскій вечеръ и полнѣйшая тишь невольно заставляли забывать, что мы черезъ нѣсколько часовъ перейдемъ полярный кругъ, представляющійся въ воображеніи многихъ границею жизни и смерти. Справа у насъ тянулся Зимній берегъ, покрытый лѣсомъ, который, далѣе къ сѣверу, переходитъ въ мелкій кустарникъ, а затѣмъ совершенно исчезаетъ въ тундрахъ Каниной Земли. Изрѣдка на встрѣчу намъ попадались иностранные пароходы и штилевавшіе парусные поморскіе и иностранные корабли. Воздухъ былъ настолько теплый, что вечерній чай мы пили на палубѣ; тутъ же раздавалась веселая пѣсня, подгулявшихъ, при прощаніи съ Архангельскомъ, ѣхавшихъ съ нами рабочихъ. Въ двѣнадцатомъ часу ночи начался слабый южный вѣтеръ, но море, попрежнему, оставалось совершенно спокойнымъ, хотя барометръ уже началъ опускаться, не предвѣщая въ будущемъ хорошей погоды. Далеко за полночь мы разошлись по своимъ каютамъ и къ этому времени уже начала чувствоваться небольшая качка. Къ утру вѣтеръ засвѣжѣлъ и развелъ въ морѣ значительную зыбь, уложившую въ койки двоихъ изъ моихъ спутниковъ, одинъ изъ которыхъ, къ удивленію, былъ военный морякъ, другой же только въ первый разъ совершалъ морское путешествіе.

Между пассажирами третьяго класса морская болѣзнь нашла бо̀льшее количество жертвъ и только четверо или пятеро, кое-какъ держались на ногахъ. На другой день, пятаго іюля, перешли полярный кругъ и въ этотъ же день, благополучно миновавъ опасныя банки у Трехъ Острововъ, къ вечеру были на траверзѣ Святаго Носа, за которымъ начинается тысячеверстный Мурманскій берегъ и открывается безпредѣльная, мрачная даль Ледовитаго океана. Температура настолько понизилась, что на палубу нельзя было показаться безъ теплаго платья; къ тому же началъ спускаться густой туманъ—всегдашній гость полярныхъ водъ. Около десяти часовъ вечера «Чижовъ», котораго разбушевавшаяся стихія бросала, какъ щепку, вступилъ въ величавыя волны Ледовитаго океана. Внизу, въ каютъ-компаніи, происходилъ настоящій хаосъ: наши вещи, сброшенныя съ коекъ, свободно разгуливали по палубѣ вмѣстѣ съ скамейками и разбитой посудой, какую не успѣлъ убрать, до бури, единственный слуга въ каютъ-компаніи. О вечернемъ чаѣ нечего было и думать, такъ какъ не было никакой возможности нетолько ставить посуду на столъ, но



Бухта Еретики (заводъ перваго китобойнаго товарищества).

и самимъ сидѣть, не придерживаясь обѣими руками за столъ, или за поручни, идущіе вокругъ каютъ. Мои два спутника, страдавшіе морской болѣзнею, были въ эту ночь истинными мучениками и имъ не помогали никакія имѣвшіяся у насъ средства противъ морской болѣзни. Почти до четырехъ часовъ утра я съ моимъ спутникомъ не смыкали глазъ, то ухаживая за нашими страдальцами, то поднимаясь наверхъ на канитанскій мостикъ, любоваться грозной, величественной картиной океанской бури. Нашъ несчастный «Чижовъ», какъ чайка, то поднимался на гребень грандіозной волны, то скользилъ съ нея внизъ, зарываясь носомъ въ встрѣчную волну. Высота мостика не спасала стоявшихъ на немъ отъ невольныхъ холодныхъ душъ и вкатывавшіяся съ носа волны обдавали насъ съ ногъ до головы. Эта буря была не изъ особенно сильныхъ, какія приходится выдерживать въ Ледовитомъ океанѣ и Бѣломъ морѣ плавающимъ въ нихъ нашимъ судамъ. Но мнѣ, на этомъ же самомъ «Чижовѣ» съ этимъ же самымъ капитаномъ Ф. К. Поповымъ, приходилось выдерживать въ океанѣ настоящій штормъ и тогда невольно вспоминались условія плаванія въ Черномъ и Балтійскомъ моряхъ, которыя я не мало избороздилъ. Почти всѣ порты этихъ морей соединены между собой телеграфной проволокой, благодаря которой метеорологическіе бюллетени главной физической обсерваторіи ежедневно сообщаютъ о состояніи погоды и предваряютъ о наступающихъ буряхъ. На Черномъ морѣ весьма часто случается, что даже очень крупные пароходы, извѣщенные о приближающейся бурѣ, отстаиваются въ портахъ. Въ нашихъ сѣверныхъ водахъ ничего подобнаго нѣтъ. На всемъ огромнѣйшемъ протяженіи береговой полосы Бѣлаго моря и Ледовитаго океана, конечно, въ предѣлахъ Россіи, кромѣ Архангельска и Сумскаго посада [1]), нѣтъ ни одного телеграфнаго пункта. О метеорологическихъ бюллетеняхъ наши поморы не имѣютъ понятія. Разъ пароходъ или парусное судно вышли въ море и попали въ штормъ, — ихъ дальнѣйшая участь всецѣло зависитъ отъ крѣпости корпуса судна и искусства капитана и экипажа. Поморскимъ судамъ укрыться отъ непогоды, за весьма рѣдкими исключеніями, почти негдѣ, особенно во время тумана, совершенно скрывающаго отъ глазъ, немногія на сѣверномъ побережьѣ, безопасныя якорныя стоянки. .Утро слѣдующаго дня мы встрѣтили при прежней обстановкѣ: непогода не стихала и «Чижова» не переставало бросать изъ стороны въ сторону. Въ теченіе всего дня мы продовольствовались холодною пищею, такъ какъ о приготовленіи горячей пищи въ камбузѣ (пароходная кухня) нечего было и думать. Однако, къ вечеру погода замѣтно начала

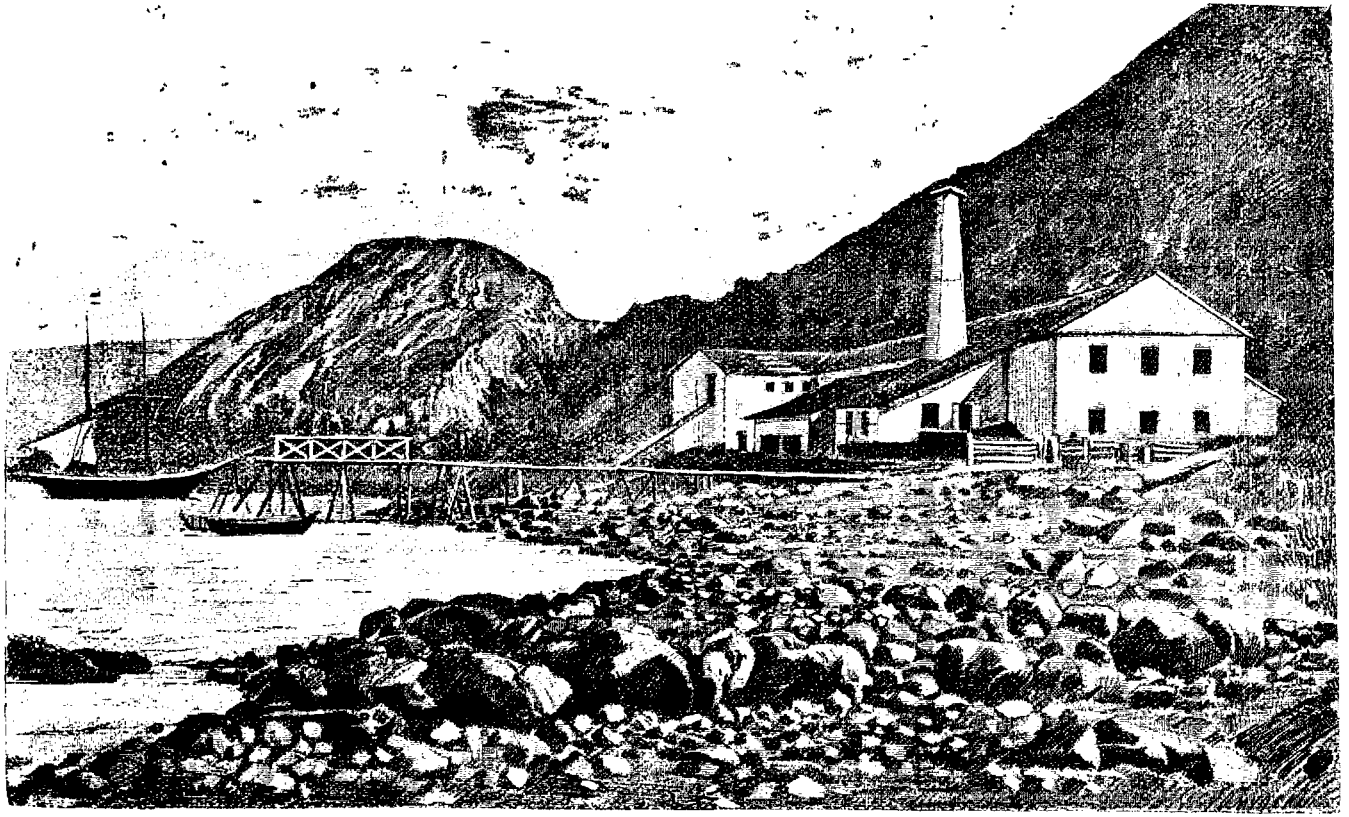
[1]) Только въ послѣднее время телеграфныя станціи открыты въ Мезени и Онегѣ.

измѣняться къ лучшему: вѣтеръ значительно стихъ, небо стало проясняться, и волненіе, хотя и было еще очень значительно, обѣщало вскорѣ перейти въ мертвую зыбь и окончательно улечься, если только снова не засвѣжѣетъ вѣтеръ. Бѣлые гребни океанскихъ волнъ мало-по-малу начали исчезать и черезъ два-три часа поверхность полярнаго океана будто тяжело дышала мертвою зыбью. Не смотря на всѣ признаки близкаго улучшенія погоды, барометръ все-таки стоялъ низко, указывая на временное только прекращеніе бури. Послѣ полуночи небо совершенно очистилось отъ тучъ и полярное солнце снова показалось во всей его своеобразной красотѣ, и вмѣстѣ съ его появленіемъ туманъ, окутывавшій мрачный Мурманъ, началъ подниматься выше и выше, и къ утру совершенно очистилъ весь горизонтъ. Справа, далеко мористѣе «Чижова», виднѣлись два иностранные парохода, вѣроятно, шедшіе въ Архангельскъ, а слѣва бѣлѣло нѣсколько промысловыхъ шхунъ, выходившихъ изъ мурманскихъ становищъ. Несмотря на довольно значительное волненіе, съ парохода можно было видѣть нѣсколько шнякъ (большая поморская лодка), стоявшихъ въ океанѣ на ярусахъ (снасть для ловли трески) и мы удивлялись смѣлости этихъ тружениковъ моря, рискующихъ пускаться въ океанъ на своихъ утлыхъ, а нерѣдко и ветхихъ шнякахъ. Къ 10 часамъ утра на палубѣ показались оба наши спутника, страдавшіе морской болѣзнею; зыбь почти совершенно улеглась и они могли свободно разгуливать по пароходу, послѣ продолжительнаго пребыванія въ душныхъ каютахъ. Палуба «Чижова» приняла совершенно иной, чѣмъ ночью, оживленный видъ; почти вся команда была наверху, приводя въ порядокъ снасти и убирая палубу; пассажиры-рабочіе также выползли наверхъ подышать свѣжимъ воздухомъ; многіе изъ нихъ имѣли видъ только-что оправившихся послѣ тяжелой болѣзни; нетвердая поступь, блѣдныя вытянутыя лица, впалые глаза, дѣлали совершенно неузнаваемыми этихъ здоровяковъ, еще такъ недавно весело и шумно прощавшихся съ Архангельскомъ. Близко около насъ прошла встрѣчная поморская шхуна; шкиперъ ея, махая фуражкой, дѣлалъ какіе-то энергичные жесты руками и что-то кричалъ нашему капитану, но что именно—разобрать было нельзя. Не видя на шхунѣ никакихъ условленныхъ сигналовъ о необходимости намъ остановиться, капитанъ принялъ подаваемые шкиперомъ знаки за привѣтствія, и мы продолжали путь далѣе. Въ это утро мы могли спокойно завтракать въ каютъ-компаніи, не опасаясь опрокинуть на себя блюда, или же самимъ вылетѣть изъ-за стола. Передъ окончаніемъ завтрака, съ вахты доложили капитану, что показался островъ Кильдинъ, и что снова начало наносить туманъ. Ф. К. Поповъ тотчасъ же вышелъ изъ-за стола и поднялся наверхъ, чтобы свѣриться съ курсомъ. Вообще, появленіе тумана не должно было его успокоить, тѣмъ болѣе, что

за островомъ Кильдинымъ были уже недалеко и Еретикская бухта и Арская губа, а туманъ могъ бы задержать насъ у самаго входа въ эти становища. Вскорѣ капитанъ снова спустился въ каютъ-компанію и сообщилъ намъ, что, по его соображеніямъ, туманъ скоро пронесетъ и мы только съ небольшимъ опозданіемъ, противъ разсчитаннаго времени, придемъ въ Еретикскую бухту. «Чижовъ» уменьшилъ ходъ и черезъ короткіе промежутки началъ подавать свистки, для предупрежденія столкновенія съ встрѣчными судами. Послѣ завтрака мы поднялись наверхъ. Былъ второй часъ; слабый нордъ-остъ выше и выше поднималъ сгустившійся было туманъ, между клубами котораго, съ совершенно безоблачнаго неба, проглядывало солнце. Предположенія капитана относительно непродолжительности тумана вполнѣ оправдались и вскорѣ снова наступила совершенно ясная погода и передъ нами открылся Кильдинъ во всей своей красѣ. Глазъ, утомленный созерцаніемъ, въ теченіе нѣсколькихъ дней, однообразной водной пустыни, дѣйствительно, здѣсь могъ отдохнуть на своеобразно-красивомъ полярномъ ландшафтѣ красавца-острова, совершенно правильнымъ амфитеатромъ спускающагося къ океану. Совершенно ясная погода дала намъ возможность идти между материкомъ и островомъ. Южный склонъ Кильдина былъ покрытъ зеленью и на немъ были видны жилыя и хозяйственныя постройки единственнаго на островѣ обитателя колониста-финляндца. Пройдя Кильдинъ, «Чижовъ» взялъ курсъ прямо на Еретики, гдѣ находятся промысловое становище и, дѣйствующій и по настоящее время, китобойный заводъ перваго товарищества. Въ Еретики «Чижовъ» долженъ былъ зайти на самое короткое время, чтобы сдать на заводъ, отправленную изъ Архангельска провизію. Такъ какъ для выгрузки матеріаловъ въ Арской губѣ «Чижовъ» долженъ былъ провести около двухъ сутокъ, то я, пользуясь знакомствомъ съ директоромъ-распорядителемъ еретикскаго завода Г. Ф. Гебелемъ, рѣшился это время провести у него на заводѣ, а къ окончанію выгрузки «Чижова» прибыть на лодкѣ въ Арскую губу, отстоящую отъ Еретиковъ на разстояніи всего лишь нѣсколькихъ миль. Кромѣ знакомства съ г. Гебелемъ, остаться въ Еретикахъ меня побуждало еще и желаніе подробно осмотрѣть, находившійся уже въ полномъ ходу, первый русскій китобойный заводъ, постройка котораго производилась на моихъ глазахъ, во время предшествовавшихъ посѣщеній Мурманскаго берега. Ко мнѣ присоединился одинъ изъ моихъ спутниковъ и просилъ меня представить его г. Гебелю; остальные два пассажира шли прямо въ Арскую губу. Въ четвертомъ часу пополудни «Чижовъ», уменьшивъ ходъ, уже входилъ въ Еретикскую бухту, продолжительными свистками давая знать о своемъ приближеніи, чтобы скорѣе вызвать съ берега шлюпки и, сдавъ на нихъ провизію, продолжать слѣдованіе по назначенію въ Ару.

Едва мы обогнули мысъ, за которымъ расположенъ заводъ, какъ къ «Чижову» подошли нѣсколько шлюпокъ съ завода и факторіи. Какъ только «Чижовъ» остановилъ ходъ, къ намъ пріѣхалъ и г. Гебель. Выгрузка заняла неболѣе нѣсколькихъ минутъ и я съ своимъ спутникомъ, временно распрощавшись съ капитаномъ, пересѣлъ въ шлюпку г. Гебеля и двое здоровыхъ гребцовъ-поморовъ нѣсколькими взмахами веселъ доставили насъ къ берегу. Высадка на берегъ была на этотъ разъ не изъ легкихъ. Былъ отливъ и пришлось приставать не къ пристани, а къ камнямъ, и, перескакивая съ одного на другой, добираться до берега. Это невольное эквилибристическое упражненіе усложнялось еще тѣмъ, что неровная поверхность камней была покрыта довольно толстымъ слоемъ китоваго жира, осѣвшаго на нихъ при отливѣ, а вокругъ камней сѣрѣла студенистая и совсѣмъ неблагоуханная масса китовыхъ отбросовъ, такъ что при малѣйшей неосторожности приходилось погружаться, почти по колѣна, въ этотъ смрадный студень. Наконецъ, при помощи поданнаго багра, мы кое-какъ выбрались на берегъ. Повернувшись къ бухтѣ, мы уже не видѣли «Чижова»; онъ скрылся за скалами и подавалъ намъ прощальные свистки. На берегу, около пристани, лежалъ огромный остовъ кита; жиръ съ него былъ уже снятъ, а остовъ, за неимѣніемъ въ Еретикахъ гуаннаго завода, долженъ былъ быть выбуксированъ изъ бухты въ океанъ, на добычу акуламъ и другимъ морскимъ хищникамъ. Воздухъ на берегу былъ чрезвычайно непріятный; разлагавшіяся внутренности кита и жиръ, пропитавшій почву, издавали не особенно пріятные запахи. Мнѣ показалось страннымъ, что бывшія со мной двѣ собаки (сетеръ и самоѣдка-новоземелка), только-что досыта накормленныя на пароходѣ, какъ только вышли на берегъ, съ жадностью начали облизывать вонючую китовую тушу, отъ которой съ трудомъ могли ихъ отогнать. Съ берега мы отправились въ домъ директора, предложившаго намъ сначала отдохнуть, а затѣмъ приступить къ подробному осмотру завода. Домъ директора расположенъ на одномъ изъ возвышенныхъ пунктовъ Еретикской бухты, выше остальныхъ заводскихъ построекъ. Въ немъ же помѣщается заводская контора и въ особомъ его отдѣленіи живутъ привилегированные служащіе-норвежцы: механики и салорѣзы. Проведя безъ сна предшествующую ночь, мы отказались отъ радушно предложенныхъ намъ угощеній и улеглись спать, съ тѣмъ, чтобы на другой день встать съ началомъ работъ на заводѣ и прослѣдить весь заводскій рабочій день. Несмотря на усталость, я довольно долго не могъ заснуть и почти до десяти часовъ вечера пробесѣдовалъ съ хозяиномъ. Въ началѣ пятаго часа утра я услыхалъ въ сосѣдней комнатѣ разговоръ, а черезъ нѣсколько минутъ раздался звонокъ, призывавшій рабочихъ пить кофе. Я одѣлся и началъ будить своего спутника, но всѣ мои самыя энер-

гическія усилія оказались не въ состояніи прервать его богатырскій сонъ; оставивъ его высыпаться, я отправился къ Г. Ф. Гебелю; но въ домѣ его уже не было, пришлось искать его по заводу. За ночь погода снова измѣнилась къ худшему; тяжелыя свинцовыя тучи заволокли небо; моросилъ мелкій дождь и температура воздуха значительно понизилась, подъ вліяніемъ довольно свѣжаго сѣверо-восточнаго вѣтра. Вскорѣ я отыскалъ Г. Ф. въ кузницѣ, гдѣ въ его присутствіи выпрямляли согнувшіеся гарпуны. Мы возвратились въ домъ пить чай. По пути въ домъ директора, мы взошли на одну изъ скалъ, откуда открывается обширный видъ на океанъ и видны Рыбачій полуостровъ и Корабельная бухта. Въ океанѣ было значительное волненіе, невольно заставившее меня вспомнить о предстоявшемъ вскорѣ путешествіи въ Арскую губу на парусной шлюпкѣ. Одна надежда на избавленіе отъ этого неособенно пріятнаго плаванія была на заводскій китобойный пароходъ «Вельду», бывшій въ то время на промыслѣ. Г. Ф. обѣщалъ мнѣ, что если на слѣдующій день «Вельда» возвратится съ охоты, то онъ на ней доставитъ насъ въ Арскую губу. Съ пріятной надеждой на возвращеніе «Вельды» мы отправились пить чай. Спутникъ мой все еще спалъ и намъ вдвоемъ едва удалось его разбудить. Въ седьмомъ часу утра мы въ сопровожденіи Г. Ф. пошли осматривать заводъ. На заводѣ шла дѣятельная работа; въ ожиданіи новыхъ китовъ торопились вытопить жиръ прежней добычи. Внѣшность салотопеннаго завода представляетъ собою довольно оригинальное высокое деревянное строеніе съ высокими желѣзными трубами. Зданіе завода двухъэтажное, причемъ первый этажъ значительно выше второго. Входъ въ первый этажъ прямо съ земли; подниматься же во второй этажъ приходится по довольно крутой, деревянной лѣстницѣ, пропитанной, какъ всѣ деревянные предметы на заводѣ, китовымъ жиромъ. Внутри зданія помѣщаются паровые котлы, въ которыхъ и вытапливается китовый жиръ. Толщина стѣнокъ салотопенныхъ котловъ не превышаетъ $^1/_2$ дюйма, высота ихъ до 9 футъ и въ разрѣзѣ они имѣютъ до 4 футъ. Внутри котловъ проведены паровыя трубы. Котлы въ верхнихъ своихъ частяхъ имѣютъ закрывающіяся герметически отверстія. Салотопленіе производится въ продолженіи около полусутокъ. Верхнія части котловъ находятся почти на одномъ уровнѣ съ поломъ второго этажа. Процессъ салотопленія весьма несложенъ и заключается въ слѣдующемъ. Когда полосы жира, снятыя съ убитаго кита, поступаютъ на второй этажъ завода, то ихъ подводятъ подъ особую гильотину, которая дробитъ ихъ на мелкія части и въ такомъ уже видѣ сырое сало распредѣляется по котламъ. По наполненіи котловъ, въ нихъ пускается паръ и въ теченіе двухъ-трехъ часовъ держится въ нихъ подъ весьма слабымъ давленіемъ. Дѣлается это для того, чтобы сало нагрѣлось, и затѣмъ охладившіеся пары выпускаются



Губа-Ара (заводъ второго китобойнаго товарищества).

изъ котловъ черезъ особые краны. Послѣ этой операціи паръ снова впускается въ котлы и давленіе его тогда доходитъ до 55—60 фунтовъ. Когда сало окончательно растопится, то ему даютъ нѣсколько отстояться, а затѣмъ выпускаютъ его изъ котловъ въ особые, устроенные подъ котлами, чаны, въ которыхъ онъ остываетъ. Остатки послѣ перваго салотопленія снова подвергаются дѣйствію пара и также даютъ нѣкоторое количество жира, но уже второсортнаго. Остывшій въ чанахъ жиръ распредѣляется по боченкамъ (бо̀льшею частью керосиннымъ) и здѣсь же они закупориваются и штемпелюются заводскими марками. Волокна и другіе остатки отъ двукратнаго салотопленія на еретикскомъ заводѣ не эксплоатируются за неимѣніемъ гуаннаго завода, устройство котораго значительно дороже, нежели салотопеннаго. Китобойные заводы норвежскаго Финмаркена въ этомъ отношеніи находятся въ болѣе благопріятныхъ условіяхъ. Въ Норвегіи многіе китобои имѣютъ салотопенные заводы вмѣстѣ съ гуанными и, кромѣ того, тамъ существуютъ самостоятельные гуанные заводы, не имѣющіе собственныхъ китобойныхъ пароходовъ, а перерабатывающіе въ гуано покупаемые съ салотопенныхъ заводовъ всякаго рода отбросы, китовыя туши, кости китовъ, а также несмѣтное количество тресковыхъ головъ, обыкновенно отдѣляемыхъ промышленниками отъ уловленной трески. Часть тресковыхъ головъ, перерабатываемыхъ на гуанныхъ заводахъ Финмаркена, идетъ туда и изъ западныхъ становищъ нашего Мурманскаго берега и составляетъ одну изъ доходныхъ статей нашихъ промышленниковъ. Тресковыя головы доставляются въ Норвегію или самими промышленниками, или же пріобрѣтаются норвежскими судами, спеціально приходящими за этимъ въ мурманскія становища. Въ Финмаркенѣ, послѣ извѣстныхъ заводовъ знаменитаго китобоя Свенда Фойна, крупнѣйшій гуанный заводъ принадлежитъ Гольмбоа и находится въ Вардё. На ряду съ салотопенными и гуанными заводами въ Норвегіи имѣются китобойные пароходы, собственники которыхъ не владѣютъ ни тѣми, ни другими заводами, а находятся съ заводчиками въ соглашеніи, по которому добычу своихъ пароходовъ доставляютъ на тотъ или другой заводъ. Этотъ промыселъ очень выгодный, такъ какъ не требуетъ отъ владѣльцевъ этихъ пароходовъ большихъ затратъ на устройство заводовъ и расходовъ на эксплоатацію. Вообще слѣдуетъ сказать, что китобойный промыселъ у нашихъ сосѣдей норвежцевъ во всѣхъ отношеніяхъ обставленъ несравненно лучшими условіями, нежели у насъ. Китобойное дѣло въ Россіи—дѣло совершенно новое. Хотя на нашемъ Сѣверѣ китобойный промыселъ когда-то существовалъ и даже процвѣталъ, при самой дѣятельной поддержкѣ правительства, дававшаго тогдашнимъ именитымъ китобоямъ не только щедрыя субсидіи и казенныя суда, но и лучшихъ людей изъ, нынѣ окончившаго свое су-

ществованіе, военнаго Бѣломорскаго флота. Но это цвѣтущее состояніе китобойнаго и другихъ сѣверныхъ промысловъ вмѣстѣ съ утраченнымъ, вѣроятно, навсегда завиднымъ благосостояніемъ всего нашего Сѣвера, въ настоящее время сдѣлалось достояніемъ исторіи и забыты современными сѣверянами. При томъ же и техника китобойнаго дѣла за это время сдѣлала огромные шаги впередъ и своимъ развитіемъ почти всецѣло обязана усердію нашихъ сѣверныхъ сосѣдей-норвежцевъ, ни минуты не дремавшихъ, во время нашей спячки, надъ улучшеніемъ способовъ эксплоатаціи общаго съ нами источника—водныхъ богатствъ Ледовитаго океана. Съ возобновленіемъ китобойнаго промысла на Мурманскомъ берегу, намъ за всѣми мелочами приходится обращаться за границу, теряя при этомъ огромныя деньги на курсѣ. Традиціонные китобойные вельботы съ отчаянными гарпунщиками, въ настоящее время сохранились въ водахъ Гренландіи, Шпицбергена и Сѣверной Америки, въ европейскихъ же водахъ Ледовитаго океана на смѣну имъ явились спеціальные пароходы, вооруженные пушками, выбрасывающими гарпунъ, снабженный разрывной гранатой. Кромѣ того, устройство заводовъ и управленіе ими требуютъ спеціальныхъ знаній и опыта, которыхъ у насъ нѣтъ и быть немогло. Иниціатива возрожденія китобойнаго промысла въ водахъ нашего Сѣвера принадлежитъ бывшему архангельскому губернатору Н. М. Баранову и возникла въ 1881 году. Первоначальнымъ предположеніямъ широкой постановки этого дѣла не удалось осуществиться и частное товарищество начало предпріятіе на собственный рискъ и въ довольно скромныхъ размѣрахъ. Такъ, было приступлено къ постройкѣ лишь салотопеннаго завода и въ Норвегіи заказанъ только одинъ китобойный пароходъ. Для постройки завода и другихъ зданій у себя дома, въ Архангельскѣ, нашлись только лѣсъ и кирпичъ; всѣ же остальныя части и при томъ самыя цѣнныя, какъ-то: паровыя машины, механизмы и массу другихъ спеціальныхъ приспособленій пришлось заказывать за границей и платить большія деньги за ихъ доставку на мѣсто постройки, на дикомъ Мурманскомъ берегу, почти не посѣщаемомъ иностранными судами, исключая норвежскихъ промышленниковъ и китобоевъ. Только существующее на Мурманскомъ берегу porto-franco спасало предпринимателей отъ еще бо̀льшихъ расходовъ на уплату пошлинъ за привозимыя изъ-за границы машины и другія принадлежности сложнаго китобойнаго промысла. Кромѣ заказовъ за границей парохода и механизмовъ, приходилось, и по настоящее время приходится, туда же обращаться и за людьми, спеціально подготовленными къ китобойному дѣлу. Приглашеніе этихъ спеціалистовъ дорого обходится русскимъ китобоямъ. Норвежцы, идущіе на службу на русскій китобойный заводъ, во-первыхъ, требуютъ увеличеннаго, противъ сотоварищей на норвежскихъ заво-

дахъ, содержанія; затѣмъ продовольствіе норвежцевъ на Мурманскомъ берегу обходится заводу почти вдвое дороже, противъ содержанія мѣстныхъ русскихъ служащихъ. Но что̀ тягостнѣе всего для заводской администраціи, такъ это доставка на ея счетъ норвежцевъ-спеціалистовъ изъ Норвегіи на Мурманъ и, по окончаніи промысловаго сезона,—обратно. Кромѣ того, всякое недоразумѣніе заводской администраціи съ служащимъ норвежцемъ вызываетъ чуть ли не дипломатическую переписку. При такой обстановкѣ началось русское китобойное дѣло на Мурманскомъ берегу. Съ тѣхъ поръ прошло почти шесть лѣтъ и за все это время я не переставалъ слѣдить за успѣхами нашего китобойнаго промысла въ Ледовитомъ океанѣ и, къ глубокому сожалѣнію, долженъ сознаться, что это дѣло, долженствовавшее, по идеѣ иниціаторовъ, оживить русскій Сѣверъ, въ настоящее время быстро идетъ къ упадку и весьма близко къ полной его ликвидаціи. Не дальше, какъ въ прошломъ 1887 году китобойный заводъ второго товарищества прекратилъ свои дѣйствія, а первое товарищество, пригласившее въ руководители нѣкоего гамбургца, едва-едва сводитъ концы съ концами и, кажется, было бы не прочь передать свое дѣло въ другія руки. Но русскіе капиталисты проучены опытомъ, хотя и кратковременнаго, существованія отечественнаго китоловства, едва ли ли согласятся принять его въ свои руки и, такимъ образомъ, китобойный промыселъ въ водахъ Ледовитаго океана, омывающихъ наше сѣверное побережье, въ близкомъ будущемъ покончитъ свое существованіе, впредь до наступленія, для нашего Сѣвера, лучшихъ обстоятельствъ и, притомъ, если предпріимчивые норвежцы къ тому времени окончательно не отучатъ китовъ посѣщать наши воды. Извиняясь передъ читателями за это невольное отступленіе отъ описанія еретикскаго завода, продолжаю его. Во второмъ этажѣ заводскаго зданія, съ сѣверной его стороны, находится довольно большая платформа, на которой укрѣплена лебедка. Отъ платформы идетъ къ берегу пологій деревянный спускъ, доходящій до воды, во время полнаго прилива. Когда убитаго кита подводятъ, во время прилива, къ берегу, салорѣзы тотчасъ же начинаютъ свою работу. При помощи лѣстницы они взбираются на бездыханнаго гиганта и особыми ножами, насаженными на длинныя рукоятки, надрѣзываютъ сало, начиная отъ хвоста и до самой головы кита. Чтобы не скользить и не свалиться внизъ, салорѣзы къ своимъ сапогамъ подвязываютъ особаго рода подковы съ острыми зубцами. По окончаніи надрѣзки полосы сала во всю длину кита, съ завода подается цѣпь, конечный крюкъ которой захватываетъ полосу сала у хвоста кита. Лебедка начинаетъ работать, сало отдирается отъ мяса, причемъ подручный салорѣзовъ слѣдитъ за всей этой операціей и, въ случаѣ задержки, или опасаясь обрыва полосы, дорѣзываетъ неотдѣлившееся отъ мяса сало.

Длинная полоса сала поднимается по спуску наверхъ и тамъ, помощью особыхъ приспособленій, подводится подъ гильотину, а затѣмъ, какъ я уже сказалъ выше, поступаетъ въ котлы. Сниманіе сала съ кита производится, обыкновенно, въ два пріема; въ первый приливъ, по его прибытіи, сало снимается съ одного бока, а въ слѣдующій—кита переворачиваютъ, при момощи лебедокъ, на другой бокъ и производится та же опорація. Выслушавъ подробныя объясненія Г. Ф. Гебеля о переработкѣ китоваго сала, мы оставили заводъ и отправились осматривать другія заводскія зданія. Прежде всего осмотрѣли казарму рабочихъ. Въ ней двѣ половины: русская и норвежская. Относительно первой, хотя и можно сказать, что «здѣсь русскій духъ, здѣсь Русью пахнетъ», но все-таки здѣсь «русскій духъ» значительно слабѣе, чѣмъ во всѣхъ нашихъ россійскихъ избахъ и содержится она довольно опрятно. Что же касается помѣщенія норвежцевъ, то объ немъ и говорить нечего: всюду чистота и полный порядокъ. Затѣмъ осмотрѣли кузницу и амбаръ, въ которомъ хранятся всѣ запасы заводской провизіи. Не смотря на довольно сильный дождь, мы, по собственному желанію, отправились бродить по окрестностямъ завода и Г. Ф. Гебель съ охотой взялся насъ сопровождать. Захвативъ съ собой ружья и собакъ, мы на шлюпкѣ переправились на противоположную сторону бухты, въ надеждѣ истратить хотя одинъ зарядъ на волка или лисицу, въ изобиліи водящихся въ мурманскихъ скалахъ и привлекаемыхъ къ берегу рѣзкимъ запахомъ выбрасываемыхъ туда китовыхъ тушъ. Съ трудомъ мы взобрались на обрывистыя скалы и почти часъ безполезно бродили по нимъ, ожидая, что наши собаки выслѣдятъ какого-нибудь звѣря. Собаки, дѣйствительно, метались изъ стороны въ сторону, чуя присутствіе здѣсь хищниковъ, но слѣды послѣднихъ терялись или въ глубокихъ щеляхъ скалъ, или же на такихъ крутыхъ подъемахъ, лѣзть по которымъ отказывались даже цѣпкія ноги моей самоѣдки. Не предвидя удачной охоты, мы спустились, или, вѣрнѣе, скатились по мокрымъ скаламъ внизъ и на ожидавшей насъ шлюпкѣ отправились въ глубь бухты, гдѣ расположена промысловая факторія. Вблизи факторіи стояли на якорѣ двѣ поморскія шхуны, принимавшія треску отъ мѣстныхъ промышленниковъ. На факторіи, вѣроятно, по случаю выгодной покупки рыбы, шелъ пиръ горой. Поморы встрѣтили насъ чрезвычайно радушно и тотчасъ же по нашемъ прибытіи, рѣкой полилось гамбургское шампанское, на которое, благодаря мурманскому porto-franco, фактористы не скупятся для гостей. Но долго оставаться у гостепріимныхъ поморовъ намъ не приходилось, такъ какъ на заводѣ насъ ждалъ обѣдъ и такъ уже довольно отсроченный противъ заведеннаго порядка.

Въ пятомъ часу пополудни мы возвратились на заводъ, измокшіе и голодные, не смотря на поморское угощеніе, состоявшее,

впрочемъ, главнымъ образомъ, въ приторно-сладкой гамбургской шипучкѣ, во многомъ уступающей нашему донскому или ланинскому шампанскому. Когда мы подходили къ заводской пристани, съ моря входилъ въ бухту листерботъ (большая палубная промысловая лодка, употребляемая большею частью норвежцами и финляндскими колонистами на Мурманскомъ берегу) и вслѣдъ за нами присталъ къ берегу. На листерботѣ прибыли колонисты изъ Арской губы и сообщили, что «Чижовъ» выгрузки еще не окончилъ и что часть выгруженнаго лѣса, сложенная въ плоты, вѣтромъ разбита и лѣсъ разбросанъ по губѣ. Съ берега мы еще разъ зашли на заводъ, на которомъ работы не прекращались. Странное впечатлѣніе производитъ на наблюдателя вся обстановка мурманской заводской жизни, совсѣмъ негармонирующей съ окружающей дикой природой и невольно заставляющей забыть, что находишься на самомъ краю европейскаго материка. Съ одной стороны дымящіяся заводскія трубы, шумъ паровыхъ машинъ, суета рабочихъ, а съ другой—угрюмый, безлюдный берегъ безбрежнаго океана и вокругъ таинственная тишина суровой полярной природы, только лѣтомъ нѣсколько оживающей.

Окончивъ осмотръ завода и его окрестностей, мы возвратились въ домъ директора, гдѣ насъ уже ожидалъ обѣдъ. Кромѣ хозяина и насъ—гостей, за обѣденнымъ столомъ, по обыкновенію, заняли мѣста норвежецъ Фридрихсенъ и второй помощникъ директора—поморъ Филипповъ. Эти лица и капитанъ китобойнаго парохода, когда послѣдній стоитъ въ бухтѣ, пользуются продовольствіемъ одинаковымъ съ директоромъ; остальные же служащіе ѣдятъ отдѣльно, при чемъ норвежцы имѣютъ свою кухню съ особымъ кокомъ-норвежцемъ; стряпнею же въ русской кухнѣ занимается поморка, жена одного изъ служащихъ на заводѣ. Предложенный намъ обѣдъ былъ приготовленъ очень вкусно и возможно разнообразно; точно также и напитки, благодаря мурманскому porto-franco, были высокаго качества, но, какъ я узналъ, не отличались дороговизной, подобно архангельскимъ, проходящимъ черезъ руки таможни. Не говоря уже о столѣ заводской администраціи, вообще пища всѣхъ служащихъ на заводѣ обильна и вкусна и едва ли подобное продовольствіе найдется на любомъ заводѣ во внутренней Россіи. Въ обыкновенное рабочее время въ четыре часа утра всѣмъ дается кофе съ норвежскими сухарями и масломъ; въ восемь часовъ утра—завтракъ; въ полдень—обѣдъ; въ четыре часа—вторично кофе и въ восемь часовъ вечера—ужинъ. Этотъ строго установленный порядокъ нарушается только во время экстренныхъ работъ на заводѣ, когда сразу скопляется нѣсколько убитыхъ китовъ, или же происходитъ спѣшная отправка продуктовъ. Время ѣды возвѣщается колоколомъ, повѣшеннымъ у входа въ домъ директора. Наша застольная бесѣда сосредоточивалась, понятно, на одномъ

предметѣ—китѣ, добываемыхъ изъ него продуктахъ и ихъ обработкѣ. Г. Ф. Гебель, всей душой преданный своему дѣлу, съ увлеченіемъ передавалъ намъ подробности промысла и эпизоды изъ его китобойной практики. Въ пріятной бесѣдѣ многолюдный обѣдъ прошелъ очень скоро; между тѣмъ погода портилась все больше и больше и мы теряли надежду на возвращеніе «Вельды» въ этотъ день. Послѣ обѣда подали пуншъ и въ уютной столовой или, какъ ее назвали, заводской каютъ-компаніи, появился неизбѣжный на Сѣверѣ (да только ли на Сѣверѣ?) послѣобѣденный зеленый столъ и карты временно смѣнили разговоры о китахъ. Но не смотря на пріятное времяпрепровожденіе, въ моихъ мысляхъ было лишь одно желаніе—чтобы «Вельда» къ утру возвратилась въ Еретики и тѣмъ избавила бы меня и моего спутника отъ неособенно пріятнаго плаванія по океану, отъ Еретиковъ до Ары, въ ёлѣ (промысловая лодка); это желаніе еще болѣе усиливалось въ виду наступавшей бурной погоды и въ виду раньше испытанныхъ мною удовольствій отъ подобныхъ путешествій по океану на шлюпкахъ. Около полуночи въ комнату вошелъ поморъ и доложилъ директору, что со стороны Кильдина показался пароходъ, похожій на «Вельду» [1]). Карты были оставлены и мы, вооружившись биноклями, отправились на самый высокій пунктъ факторіи, откуда открывался широкій видъ на океанъ. Г. Ф. Гебель, взглянувъ въ бинокль на приближавшійся пароходъ, сразу призналъ въ немъ «Вельду»; но шла ли она съ добычей, или нѣтъ—разсмотрѣть пока было нельзя. Пріятное ожиданіе отогнало отъ насъ всякія мысли о снѣ и мы терпѣливо наблюдали за пароходомъ, довольно быстро приближавшимся къ берегу. Вскорѣ мы замѣтили сбоку парохода темную полосу, въ полунощномъ туманѣ, весьма слабо отдѣлявшуюся отъ волнъ, которыя иногда скрывали отъ глазъ самый корпусъ «Вельды». Эта темная полоса была ничто иное, какъ убитый китъ. Какъ только радостная вѣсть о добычѣ «Вельды» разнеслась по заводу, все его населеніе было уже на ногахъ. Оживленіе завода при видѣ возвращающагося съ китомъ парохода напоминаетъ собой авралъ на военномъ суднѣ. Точно по командѣ «всѣ на верхъ» высыпаетъ изъ своихъ казармъ все заводское населеніе при первой вѣсти объ убитомъ китѣ. Такъ было и теперь, и черезъ нѣсколько минутъ послѣ распоряженія директора всѣ служащіе уже были на своихъ мѣстахъ, готовясь къ пріему желаннаго гостя. Черезъ полчаса «Вельда» входила въ Еретикскую бухту, буксируя сбоку огромнаго убитаго кита. Отдавъ якорь, какъ-разъ противъ завода, капитанъ «Вельды» Вязьминъ тотчасъ же съѣхалъ на берегъ и вкратцѣ до-

[1]) Большинство норвежскихъ китобойныхъ пароходовъ выстроены по одному типу, благодаря чему бываетъ весьма трудно различать ихъ другъ отъ друга. «Вельда» также не отличается своимъ видомъ отъ норвежскихъ собратовъ.

ложилъ директору подробности своего трехдневнаго промысла. Время прилива еще не наступало, когда можно было начать вытягиваніе кита на берегъ, между тѣмъ пошелъ дождь и г. Гебель предложилъ намъ ѣхать на «Вельду» и тамъ ожидать отлива. Капитанъ любезно поддержалъ предложеніе директора и мы, скользя и съ трудомъ балансируя по пропитанной китовымъ жиромъ сходнѣ, спустились въ шлюпку, которая и доставила насъ на «Вельду». Чтобы взойти на ея палубу, не пришлось высоко подниматься, такъ какъ фальшборта на «Вельдѣ» нѣтъ, а возвышается она надъ водой немного болѣе шлюпки, на которой мы къ ней подошли. Сбоку «Вельды» колыхалась огромная масса убитаго кита. Какъ только мы взошли на палубу, матросы освободили голову и хвостъ кита отъ цѣпей, которыми его «Вельда» буксировала. Китъ отдѣлился отъ парохода и медленно началъ приближаться къ берегу, притягиваемый нѣсколькими лебедками, установленными близъ завода.

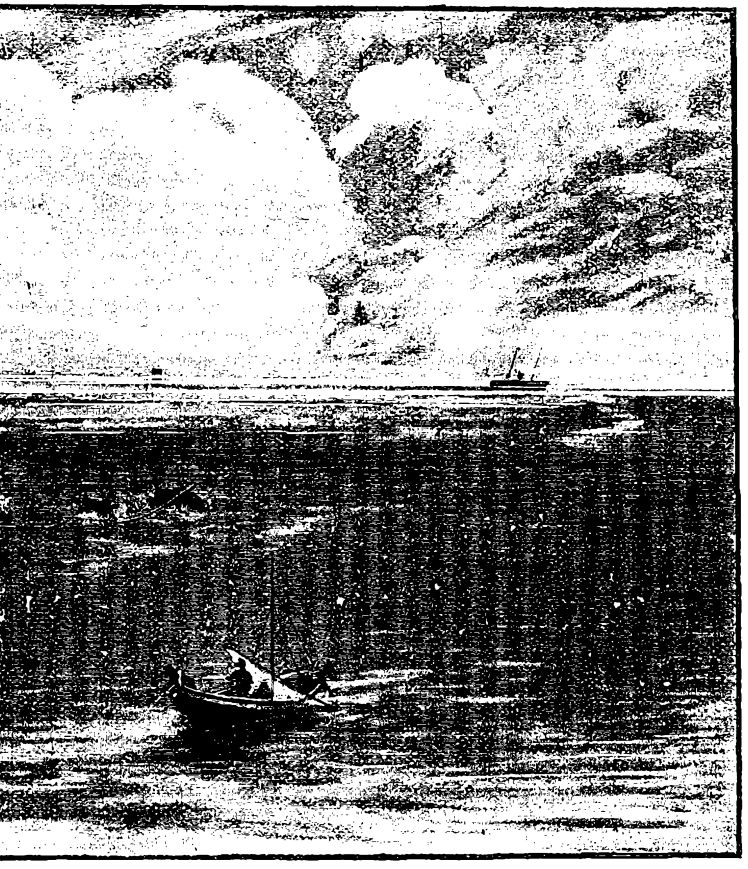
На палубѣ «Вельды» насъ встрѣтили стрѣлокъ-норвежецъ Боргё, старшій механикъ Лимбау и остальная немногочисленная команда парохода. На ихъ лицахъ нельзя было не замѣтить выраженія удовольствія, вызваннаго, вѣроятно, пріятной перспективой процентнаго вознагражденія за убитаго кита. Процентное вознагражденіе, выдаваемое всему экипажу «Вельды», установлено здѣсь по примѣру большинства норвежскихъ китобойныхъ предпріятій, для бо́льшаго поощренія команды къ усиленной работѣ во время охоты за китами. Вознагражденіе выдается сверхъ опредѣленнаго жалованья и распредѣляется между экипажемъ, соотвѣтственно труду каждаго изъ его членовъ. Наибольшій процентъ приходится на долю стрѣлка, отъ усердія и ловкости котораго, главнымъ образомъ, зависитъ успѣхъ промысла, а слѣдовательно и доходность всего предпріятія. Внѣшній видъ «Вельды» сразу произвелъ на меня пріятное впечатлѣніе своею опрятностью и даже нѣкоторой щеголеватостью, напоминающими наши военныя суда, несмотря на то, что «Вельда» провела на охотѣ трое сутокъ и ея командѣ едва ли оставалось много времени на мытье и чистку палубы. Вся мѣдь была вычищена, рангоутъ, хотя и несложный, выпрямленъ; канаты и концы бѣгучаго такелажа сложены въ правильныя бухты; однимъ словомъ, во всемъ были видны распорядительность и твердая рука капитана, и отчасти, прирожденная норвежцамъ, любовь къ чистотѣ и порядку. Мы начали подробный осмотръ парохода. Въ свое время я не записалъ, а теперь позабылъ, точныя размѣренія «Вельды», но они, приблизительно, слѣдующія: длина—75—80 футъ, ширина до 12 футъ и углубленіе около 8 футъ. Наружность парохода довольно красива и стройна; носъ прямой, бугшприта не имѣетъ; корма оканчивается небольшимъ закругленіемъ. Мачтъ на «Вельдѣ» двѣ и обѣ вооружены гафелями; мачты нѣсколько на-

Типы поморовъ.

клонены къ кормѣ и между ними, въ томъ же направленіи, возвышается дымовая труба. Бортовъ «Вельда» не имѣетъ, а ихъ замѣняютъ металлическіе поручни,. окружающіе всю верхнюю палубу. Для защиты палубы отъ волнъ, къ поручнямъ прикрѣпляется продольная парусинная палатка; но это средство дѣйствительно только во время небольшого волненія, при болѣе же сильномъ волненіи парусинная защита не оправдываетъ своего назначенія, такъ какъ тогда волны свободно гуляютъ по палубѣ; при томъ же, при противномъ или боковомъ вѣтрѣ, парусина въ значительной степени замедляетъ ходъ или сильно увеличиваетъ дрейфъ. Высоко надъ палубой возвышается капитанскій мостикъ, на которомъ помѣщаются компасъ, штурвалъ и телеграфъ въ машину. Весь мостикъ по бокамъ обтянутъ непромокаемою матеріей, представляющей для капитана и рулевого надежную защиту отъ вкатывающихся волнъ; къ тому же этотъ парусинный фальшбортъ возвышается надъ мостикомъ почти на два аршина. Люки верхней палубы закрываются весьма плотно, такъ что вода, попадающая на палубу съ носа или съ боковъ, не проникаетъ во внутреннія помѣщенія. На носу парохода, на особой платформѣ, укрѣплена пушка, составляющая, послѣ машины, существеннѣйшую принадлежность китобойнаго парохода, а потому я опишу ее подробно. Длина китобойной пушки нѣсколько превышаетъ метръ; стволъ гладкій; діаметръ дула около 3-хъ дюймовъ. Орудіе укрѣплено на особомъ стержнѣ и вращается на немъ настолько легко и свободно, что имъ, безъ всякихъ усилій, управляетъ одинъ человѣкъ-стрѣлокъ и при томъ только одною рукой, такъ какъ другая остается свободной, для производства выстрѣла, въ каждый данный моментъ преслѣдованія кита. Орудіе заряжается съ дула; сначала въ него вкладывается зарядъ, а затѣмъ особый гарпунъ съ прикрѣпленнымъ къ нему разрывнымъ снарядомъ. При заряжаніи, пушка обращается дуломъ къ палубѣ, а все остальное время она остается обращенной дуломъ впередъ, выдаваясь передъ носомъ парохода почти на половину своей длины. Смертоносный гарпунъ приготовляется изъ лучшаго желѣза и имѣетъ посрединѣ разрѣзъ, по которому свободно передвигается желѣзное кольцо, съ прикрѣпленнымъ къ нему толстымъ пеньковымъ канатомъ. Гарпунъ въ переднемъ своемъ концѣ имѣетъ лапы и на него насаживается граната. Канатъ, прикрѣпленный къ гарпуну, имѣетъ около пяти дюймовъ въ діаметрѣ, а длина его достигаетъ 250 саженей. Когда пушка заряжена, то около нея, на особой платформѣ, укладывается въ бухту до 50 саженей каната, а вся остальная его часть находится въ спеціальномъ трюмѣ. Прежде чѣмъ продолжать дальнѣйшее описаніе «Вельды», изложу здѣсь самый процессъ охоты за китами, насколько мнѣ удалось познакомиться съ нимъ изъ подробныхъ разсказовъ Г. Ф. Гебеля и ближайшихъ его сотрудниковъ. До выхода на промыселъ, паро-

ходъ и всѣ его спеціальныя принадлежности тщательно осматриваются и затѣмъ уже пароходъ выпускается въ море. Для охоты выбирается, понятно, ясная и, по возможности, тихая погода, такъ какъ въ противномъ случаѣ бываетъ невозможно выслѣдить кита, а стрѣлять на волненіи — значитъ дѣлать умышленные промахи. За появленіемъ въ морѣ кита зорко слѣдятъ не только капитанъ и стрѣлокъ, но и остальной экипажъ, свободный отъ работъ внутри парохода. Встрѣтивъ стадо китовъ, стрѣлокъ, обыкновенно, намѣчаетъ одного изъ нихъ и начинаетъ его преслѣдовать. Съ началомъ выслѣживанія кита, управленіе пароходомъ переходитъ отъ капитана къ стрѣлку, въ распоряженіи котораго находится, устроенная около пушки сигнальная труба въ машину. Въ большинствѣ случаевъ, преслѣдуемые китобоями киты, движутся въ одномъ направленіи, что въ значительной степени облегчаетъ преслѣдованіе парохода. Но случается, что киты порывисто и часто измѣняютъ курсъ и тогда преслѣдователямъ приходится совершать, вслѣдъ за китомъ, невольныя эволюціи. Киты, еще ненапуганные выстрѣлами, довольно близко подпускаютъ къ себѣ пароходы и дѣлаются жертвами мѣткихъ стрѣлковъ. Для вдыханія воздуха и выпусканія проглатываемой воды, киты появляются на поверхности океана черезъ промежутки въ 8—12 минутъ. На поверхности воды киты остаются очень недолго и этими моментами пользуются китобои. Сосредоточное вниманіе команды китобойнаго парохода достигаетъ высшаго напряженія, когда китъ показывается на разстояніи орудійнаго выстрѣла и твердая рука, превратившагося въ одно зрѣніе стрѣлка, спускаетъ курокъ орудія. Результатъ выстрѣла сразу опредѣлить невозможно; послѣ выстрѣла, китъ почти моментально скрывается подъ водой, а канатъ, увлекаемый выстрѣленнымъ изъ орудія гарпуномъ, въ первые моменты вытравливается одинаково быстро, какъ при промахѣ, такъ и попаданіи гарпуна въ кита. Но эта неизвѣстность выясняется очень скоро; при удачномъ выстрѣлѣ канатъ продолжаетъ съ быстротой погружаться въ воду и направленіе его мѣняется сообразно движеніямъ кита. Когда же гарпунъ не попадаетъ въ цѣль, то вытравивъ 30—40 саженей каната, теряетъ силу, что тотчасъ же замѣчается на пароходѣ, и канатъ, помощью лебедки, выбирается обратно. Въ послѣднемъ случаѣ стрѣлокъ и вся команда хоромъ посылаютъ въ догонку кита крѣпчайшія скандинавскія ругательства, которыя, во всякомъ случаѣ и для русскаго уха, звучатъ мягче, чѣмъ наши отечественныя простонародныя, невинныя любезности. Стрѣлокъ, обыкновенно, старается направить орудіе въ кита такъ, чтобы гарпунъ попалъ около плавниковъ. Когда гарпунъ входитъ въ тѣло кита, граната разрывается и лапы его расходятся и не позволяютъ гарпуну вываться обратно. Иногда смерть кита слѣдуетъ моментально и китъ тотчасъ же идетъ ко дну, но поддерживается гарпуномъ на глу-

бинѣ, соотвѣтствующей длинѣ вытравленнаго каната. Весьма часто случается, что удачно попавшій въ кита гарпунъ, не убиваетъ его на мѣстѣ, а только ранитъ. Въ этихъ случаяхъ охота крайне осложняется и китобоямъ приходится возиться съ раненымъ китомъ въ теченіе нѣсколькихъ часовъ. Китъ съ гарпуномъ въ тѣлѣ мечется изъ стороны въ сторону и съ необыкновенной быстротой буксируетъ пароходъ. Однажды, былъ случай, когда раненный китъ водилъ за собой пароходъ въ теченіе 33 часовъ, пройдя за это время, въ разныхъ направленіяхъ, количество миль едва ли не въ 10 разъ большее, чѣмъ могъ бы сдѣлать пароходъ, работая одною собственною машиною. Раненый, но не сорвавшійся съ гарпуна китъ, бываетъ опасенъ для парохода только тогда, когда онъ быстро погружается въ воду и тамъ уже поворачиваетъ въ сторону противоположную курсу парохода. Это движеніе, если не будетъ во время замѣчено китобоями, весьма легко можетъ имѣть гибельныя для парохода послѣдствія. Во избѣжаніе катастрофы, за вытравливаемымъ канатомъ внимательно слѣдятъ одинъ или два матроса, вооруженные топорами. Какъ только замѣтятъ, что канатъ быстро направляется подъ киль парохода, то его тотчасъ же рубятъ. Случаи потери каната встрѣчаются въ китобойной практикѣ, но не разу не было гибели парохода, опрокинутаго китомъ. Вообще современный способъ промысла на пароходахъ представляетъ для китобоевъ несравненно большую гарантію безопасности, нежели охота за китами на весельныхъ вельботахъ. Точно также чрезвычайно рѣдко случаются и несчастія отъ преждевременнаго разрыва гранаты при выходѣ ея изъ орудія, или же въ въ его дулѣ. Кажется, что за все время существованія китобойныхъ пароходовъ съ спеціальными пушками, подобный случай только одинъ разъ имѣлъ мѣсто на пароходѣ, принадлежащемъ Фойну или Сернсену, когда преждевременно разорвавшаяся граната осколкомъ ранила стрѣлка. Смерть раненаго кита сейчасъ же замѣчается по ослабленію каната и дальнѣйшее вытравленіе послѣдняго застопоривается и помощью особыхъ лебедокъ китъ поднимается на поверхность воды. Если поднятый китъ только тяжело раненъ и обнаруживаетъ хотя слабые признаки жизни, то его тутъ же окончательно добиваютъ гарпунами. На поверхности воды китъ удерживается цѣпями, прикрѣпленными къ мачтамъ. Въ тихую погоду буксировка кита къ заводу не представляетъ никакихъ затрудненій; но совершенно иное дѣло, когда китобои, увлекаясь погоней, заходятъ далеко въ море и на обратномъ пути встрѣчаютъ свѣжую погоду. Въ этихъ случаяхъ сосѣдство, хотя и убитаго, кита для парохода бываетъ крайне опасно и случается, что китобои бываютъ вынуждены столь цѣнную добычу оставлять въ океанѣ на произволъ судьбы. Бурныя погоды препятствуютъ буксировкѣ китовъ и въ тѣхъ случаяхъ, когда охотятся за ними,



Охота за китомъ.

хотя и у береговъ, но вдали отъ завода, пароходы по долгу отстаиваются въ закрытыхъ бухтахъ. Мертвые киты, оставляемые пароходами въ океанѣ, обыкновенно, выбрасываются, черезъ нѣсколько времени, гдѣ-нибудь на мурманскомъ побережьѣ и поступаютъ въ собственность находящихъ ихъ промышленниковъ. По разсказамъ китобоевъ, на берегу находятъ иногда не только китовъ, выброшенныхъ мертвыми, то и такихъ, которые уже на берегу кончаютъ свое существованіе.

Живые киты попадаютъ на берегъ, большею частью, въ «пору любви», когда они, подобно падающимъ съ крышъ влюбленнымъ котамъ, обезумѣвъ отъ страсти, теряютъ способность отличать берега и отмели отъ пучины океана и плывутъ очертя голову. Мнѣ случалось встрѣчать въ океанѣ китовъ въ это счастливое для нихъ время. Картина въ высшей степени интересная; киты то и дѣло появляются на поверхности воды и отчаянными розмахами хвостовъ поднимаютъ цѣлую бурю. Въ это время киты бываютъ особенно опасны для небольшихъ промысловыхъ судовъ (ёлъ, шнякъ), на которыхъ поморы ловятъ въ океанѣ треску и весьма вѣроятно, что пропадающіе безъ вѣсти промышленники, часто погибаютъ отъ китовъ, опрокидывающихъ ихъ лодки. Кольскій исправникъ разсказывалъ мнѣ, что однажды онъ едва избѣгъ гибели отъ кита, плывшаго прямо на шняку, на которой исправникъ переходилъ изъ одного становища въ другое. Команда шняки начала усиленно колотить веслами по водѣ и только тогда китъ, испугавшись шума, погрузился въ воду.

Перехожу къ дальнѣйшему описанію «Вельды». Носовое помѣщеніе парохода занято командой; хотя оно и не особенно просторно, но содержится довольно опрятно; здѣсь же устроена и пароходная кухня (камбузъ). За помѣщеніемъ команды слѣдуетъ тросовый трюмъ, въ которомъ хранится канатъ, затѣмъ машинное отдѣленіе и угольные ящики, а въ кормовой части устроена небольшая каюта для капитана и при ней крошечный буфетъ. Въ капитанской каютѣ двѣ койки и между ними небольшой диванъ. При осмотрѣ парохода нельзя было необратить вниманія на необыкновенную чистоту, въ которой содержится машина. На «Вельдѣ» вмѣстѣ съ капитаномъ плавала и его молодая жена, любезно угощавшая насъ чаемъ. Не смотря на радушное гостепріимство Г. Ф. Гебеля, оставаться дальше въ Еретикахъ для меня было опасно, въ виду возможнаго отплытія «Чижова» изъ Арской губы, и я напомнилъ Г. Ф. о необходимости поспѣшить въ Ару. Г. Ф. приказалъ поднять на «Вельдѣ» пары, а мы съѣхали на берегъ посмотрѣть на операцію снятія съ кита сала. Къ этому времени китъ уже былъ на берегу и салорѣзы дѣлали свое дѣло. Длинныя полосы, довольно скоро одна за другой, отдѣлялись отъ туши и поступали на заводъ. Мы еще разъ поднялись на второй

этажъ заводскаго зданія, гдѣ гильотина дробила полосы сала. На берегу мы оставались около часа, а затѣмъ возвратились на «Вельду», уже совершенно готовую къ выходу въ море. Черезъ полчаса мы были уже въ океанѣ и испытывали порядочную качку. На волненіи «Вельда» держится превосходно. Въ томъ же 1883 году, поздней осенью, мнѣ пришлось на «Вельдѣ» совершить трудное и продолжительное плаваніе отъ Мурманскаго берега, вокругъ всей Норвегіи, до Христіаніи, и въ то время я могъ убѣдиться въ необыкновенныхъ морскихъ качествахъ этого крошечнаго парохода, прочности его корпуса и машины. 6-го октября, слѣдуя изъ Тромсэ въ Дронтгеймъ, «Вельдѣ» пришлось выдержать ураганъ. Для проводки «Вельды» изъ Еретиковъ до Бергена, оттуда былъ выписанъ лоцманъ Андресенъ, бывшій раньше короннымъ лоцманомъ, но впослѣдствіи лишенный права водить почтовые пароходы. Андерсенъ считался однимъ изъ лучшихъ норвежскихъ лоцмановъ, но благодаря своей удали и безшабашности нерѣдко подвергалъ опасности водимыя имъ суда, что и вызвало отнятіе отъ него права вожденія почтовыхъ пароходовъ. Мы шли шхерами; вѣтеръ положительно ревѣлъ; въ узкихъ мѣстахъ шхеръ сила вѣтра доходила до такой степени, что на палубѣ невозможно было устоять на ногахъ, не придерживаясь обѣими руками за мачту или за поручни. Барометръ быстро опускался и предвѣщалъ ураганъ. Въ одномъ мѣстѣ шхеры кончались и «Вельдѣ» предстояло пройти миль десять открытымъ океаномъ. Послѣ долгихъ колебаній, идти ли дальше или отстаиваться въ шхерахъ, Андерсенъ настоялъ на первомъ и мы вышли изъ шхеръ. Не прошло и получаса, какъ ураганъ разразился съ полной силой и засталъ «Вельду» въ открытомъ океанѣ. Укрыться было негдѣ и оставалось, поручивъ себя Промыслу, продолжать путь. Пережитыя нами минуты неподдаются описанію. Каждая гигантская волна угрожала опрокинуть несчастную «Вельду» и погребсти насъ въ пучинѣ океана. Нѣкоторые, даже старые, матросы плакали. Капитанъ «Вельды» Фридрихсенъ [1]) безтолково суетился и, видимо, окончательно потерялъ голову. При приближеніи водяной горы, онъ дѣлалъ руками какіе-то жесты и творилъ не то заклинанія, не то молитвы, нисколько, однако, не унимавшія разбушевавшуюся стихію. Въ продолженіе болѣе получаса, мы ежеминутно ожидали гибели и если ее и избѣгли, то, главнымъ образомъ, благодаря крѣпости «Вельды», съ честью выдержавшей ураганъ, жертвами котораго тогда сдѣлались многія суда, гораздо болѣе крупныхъ

[1]) Норвежецъ Фридрихсенъ считался первымъ помощникомъ директора и имѣлъ званіе шкипера дальняго плаванія. Морскія познанія его были настолько ограничены, что не находись на «Вельдѣ» въ качествѣ пассажира, русскій капитанъ г. Нейманъ, мы бы подверглись Богъ вѣсть какимъ случайностямъ.

размѣровъ въ сравненіи съ «Вельдой». На переходѣ отъ Еретиковъ до Ары мой спутникъ до того времени храбрившійся, наконецъ, не выдержалъ и отдалъ дань морю и при томъ въ такихъ размѣрахъ, что можно было опасаться серьезныхъ послѣдствій. Но все обошлось благополучно, а черезъ часъ «Вельда» была уже на якорѣ въ Арской губѣ и мой спутникъ снова повеселѣлъ, хотя началъ уже подумывать, не лучше ли ему отказаться отъ плаванія къ Новой Землѣ и въ Арѣ ожидать срочнаго парохода, чтобы возвратиться въ Архангельскъ. Арская бухта не такъ красива, какъ еретикская и болѣе открыта для вѣтровъ. «Чижовъ» еще стоялъ на якорѣ и даже не разводилъ паровъ. Съ «Вельды» мы перешли на «Чижова», капитанъ котораго сообщилъ намъ, что онъ намѣренъ сняться съ якоря на другой день рано утромъ. Сообщеніе колонистовъ о плотахъ, разбросанныхъ вѣтромъ, подтвердилось и паровой катеръ «Чижова», дѣйствительно, былъ занятъ буксировкой досокъ и бревенъ, разбросанныхъ по берегу. Постройка арскаго завода только начиналась и съ парохода былъ видѣнъ лагерь администраціи и рабочихъ.

Переодѣвшись на «Чижовѣ» въ сухое платье, мы съѣхали на берегъ, гдѣ нашли такой же радушный пріемъ, какъ и на еретикскомъ заводѣ. Директоръ завода П. П. Андреевъ и два его помощника А. П. Косовичъ и графъ Муравьевъ, за неимѣніемъ другого помѣщенія, жили въ палаткахъ, а рабочіе были размѣщены въ наскоро сколоченныхъ баракахъ. Жизнь въ палаткахъ, почти подъ 70° сѣверной широты, представляла весьма мало удобствъ и была далеко не безопасна для здоровья. Мѣсто для постройки заводовъ и факторіи выбрано у подножья огромной скалы. Для салотопеннаго завода и для казармы рабочихъ были уже возведены фундаменты, къ постройкѣ же гуаннаго завода и остальныхъ заводскихъ службъ еще не было приступлено. Домъ для заводской администраціи былъ купленъ въ Архангельскѣ и въ разобраномъ видѣ перевезенъ въ Ару. Въ концѣ сентября того же года мнѣ снова пришлось побывать въ Арской губѣ и къ тому времени домъ былъ совершенно готовъ и сооруженіе остальныхъ зданій также близилось къ концу. На берегу мы провели время до вечера и затѣмъ возвратились на пароходъ. Во время стоянки «Чижова» въ Арской губѣ, П. П. Андреевъ переселился на него, чтобы хотя временно избавиться отъ неудобствъ бивуачной жизни на берегу. Рано утромъ на «Чижовѣ» были окончены всѣ приготовленія къ плаванію на Новую Землю и мы, поблагодаривъ за гостепріимство радушныхъ китобоевъ, снялись съ якоря. Одновременно съ нами и «Вельда» вышла изъ Арской губы, но вскорѣ мы разстались. «Вельда» направилась обратно въ Еретики, чтобы высадить тамъ г. Гебеля и идти на промыселъ, а «Чижовъ» взялъ курсъ прямо къ берегамъ Новой Земли. Слѣва у насъ, ближе къ берегу, дымилъ боль-

шой иностранный пароходъ, имѣя поднятымъ на мачтѣ флагъ, требующій лоцмана. Пароходъ этотъ, по нашему предположенію, шелъ въ Арскую губу съ машинами и углемъ, выписанными изъза границы для строющагося завода. Въ Арѣ уже давно ожидали прибытія этого парохода и, вѣроятно, не подозрѣвали, что онъ уже такъ близко отъ нея, но безъ лоцмана, не рѣшается входить въ незнакомую бухту. Въ этотъ день, съ утра дулъ довольно свѣжій нордъ-остъ и температура воздуха не превышала +3° Реомюра. Сѣверо-восточный вѣтеръ и низкое состояніе термометра заставляли насъ предполагать, при дальнѣйшемъ движеніи на сѣверъ, не особенно пріятную встрѣчу со льдами, наносимыми, обыкновенно, NO-выми вѣтрами. Въ данномъ случаѣ встрѣча со льдами могла имѣть для насъ роковыя послѣдствія, такъ какъ «Чижовъ» шелъ совершенно безъ груза, винтъ былъ обнаженъ почти на половину и при малѣйшемъ ударѣ объ ледъ, мы неизбѣжно лишились бы двигателя. Къ вечеру, въ первый разъ во время плаванія, мы увидѣли въ открытомъ океанѣ китовъ. Киты держались довольно далеко отъ парохода. Сѣверо-восточный вѣтеръ по немногу началъ стихать и переходить къ западу, а послѣ полуночи задулъ SW, давшій возможность поставить паруса. Но пользоваться парусами долго не пришлось, такъ какъ вскорѣ снова начался нордъ-остъ; ртуть опустилась до +1° R. Сильный противный вѣтеръ пронизывалъ насквозь и наверху было сыро и холодно, такъ что мы предпочитали пикетъ въ уютной каютъ-компаніи созерцанію красотъ негостепріимнаго Ледовитаго океана. Качка усиливалась все больше и больше; наконецъ, когда мебель начала совершать путешествіе съ одного борта на другой, мы улеглись спать, убаюкиваемые волнующимся океаномъ. Я проснулся около десяти часовъ утра и вышелъ на палубу; море значительно успокоилось и дулъ слабый западный вѣтеръ. Ночью съ вахты видѣли вблизи парохода трупъ большого кита. Капитанъ досадовалъ, что эта встрѣча произошла въ открытомъ морѣ, а не у Мурманскаго берега и лишила его возможности воспользоваться цѣннымъ призомъ. Наше плаваніе въ теченіи этого дня было въ высшей степени однообразное и томительно-скучное. Ледовитый океанъ въ этихъ широтахъ представляетъ собой въ полномъ смыслѣ слова безпредѣльную водную пустыню. Глазу рѣшительно не на чемъ остановиться; о встрѣчныхъ или попутныхъ судахъ не можетъ быть и рѣчи. Только изрѣдка тюлень, или морской заяцъ, вынырнетъ на поверхность пустыннаго океана и своей черной головкой довольно долго наблюдаетъ за пароходомъ—этимъ рѣдкимъ явленіемъ въ полярномъ океанѣ. Смотрѣть было не на что, читать нечего и мы поневолѣ посвятили пикету почти цѣлый день, только изрѣдка поднимаясь наверхъ,—подышать свѣжимъ воздухомъ и тѣмъ временемъ провѣтрить, наполненную табачнымъ дымомъ, каютъ-ком-

панію «Чижова». На палубѣ было такъ же пустынно, какъ и въ океанѣ; на капитанскомъ мостикѣ самъ капитанъ или вахтенный штурманъ и рулевой, да на бакѣ дремлющій дежурный матросъ и только по временамъ, подобно тюленямъ, выглядывавшимъ изъ воды, изъ машиннаго люка показывалась черномазая физіономія кочегара, изнемогавшаго въ тропической температурѣ машиннаго отдѣленія. Передъ вечеромъ въ океанѣ начали, все въ бо̀льшемъ и бо̀льшемъ количествѣ, показываться птицы, предвѣщавшія близость земли. Но вмѣстѣ съ этими радостными вѣстниками появились и признаки тумана. И дѣйствительно, не болѣе какъ черезъ полчаса, надъ океаномъ нависла густая непроницаемая пелена тумана, непозволявшая съ капитанскаго мостика различать ни бака, ни кормы. Временами порывы вѣтра проносили туманъ, а въ эти минуты впереди можно было различать довольно неясныя очертанія южной оконечности Новой Земли. Къ одиннадцати часамъ вечера туманъ началъ исчезать и открылся берегъ Новой Земли, остававшейся, все-таки, окутаннымъ густымъ клубившимся туманомъ. При видѣ Новой Земли, въ голову невольно лѣзли невеселыя думы о томъ, что сдѣлалось съ членами экспедиціи за двѣнадцать мѣсяцевъ пребыванія въ этомъ уголкѣ земнаго шара, заброшенномъ въ далекій океанъ, отрѣзанномъ отъ всего живого міра. Вообще трудно описать чувства, навѣваемыя на душу при приближеніи къ этому полярному острову—убѣжищу мрака, тишины и смерти.

Пройдя нѣсколько времени вдоль берега, изрѣдка выглядывавшаго синеватой полосой изъ-за тумана, капитанъ рѣшилъ продержаться въ морѣ нѣсколько дальше отъ острова и ожидать пока туманъ окончательно не очиститъ береговъ. Существующія описанія новоземельскихъ береговъ до того не полны, а самый внѣшній видъ ихъ до того однообразенъ, что при малѣйшемъ туманѣ бываетъ крайне опасно и рискованно попасть въ какую-нибудь новоземельскую бухту.

II.

Прибытіе въ становище Малыя Кармакулы. — Встрѣча съ членами полярной экспедиціи Императорскаго Географическаго Общества. — Свѣдѣнія о зимовкѣ экспедиціи на Новой Землѣ. — Смерть матроса Тискова. — Полярная колонія въ Малыхъ Кармакулахъ. — Самоѣды. — На поморскихъ судахъ. — Промышленникъ Ѳедоръ Воронинъ. — Отплытіе «Чижова» изъ Кармакульской бухты. — Опять въ Ледовитомъ океанѣ и Бѣломъ морѣ. — Возвращеніе въ Архангельскъ.

Почти четыре часа провели мы подъ парами въ морѣ, съ нетерпѣніемъ ожидая благопріятной погоды, чтобы войти въ малокармакульскую бухту, отъ которой, по разсчету капитана, мы были въ самомъ незначительномъ разстояніи. Около пяти часовъ утра,

къ общему удовольствію, туманъ началъ рѣдѣть все больше и больше и вскорѣ снова открылся, въ своемъ мрачномъ величіи, пустынный берегъ Новой Земли. Во многихъ мѣстахъ острова бѣлѣли снѣговыя полосы и, не смотря на іюль мѣсяцъ, кое-гдѣ у берега блестѣли куски льда, такъ называемые припаи. Опытный глазъ нашего капитана сразу распозналъ малокармакульскую бухту, у входа въ которую водружена мачта еще во время пребыванія на Новой Землѣ штабсъ-капитана Тягира. Плавая у береговъ Новой Земли, весьма рискованно полагаться на импровизированные отличительные знаки, въ видѣ мачтъ, крестовъ и шестовъ, во множествѣ разставленныхъ промышленниками на берегу, въ ознаменованіе продолжительнаго пребыванія въ данномъ мѣстѣ, или удачнаго промысла, или же въ воспоминаніе какого-либо выдающагося событія въ богатой всякаго рода приключеніями жизни новоземельскихъ промышленниковъ. Эти знаки, то уничтожаемые временемъ и бурями, то снова, и уже въ другихъ мѣстахъ, сооружаемые поморами, часто ихъ самихъ же сбиваютъ съ толку и заставляютъ подолгу ощупью блуждать вдоль негостепріимныхъ береговъ Новой Земли. Подобные же знаки находятся въ массѣ на островахъ Колгуевѣ и Вайгачѣ. Черезъ полчаса «Чижовъ» былъ уже въ бухтѣ, въ виду становища. Глубокая торжественная тишина царила вокругъ. Кромѣ глухого шума пароходнаго винта, ни одинъ звукъ не нарушалъ покоя спящей полярной природы. Но вотъ съ капитанскаго мостика данъ въ машину сигналъ: «стопъ!» а затѣмъ раздалась команда: «отдай якорь!»—и грузный якорь сорвался съ борта, быстро увлекая за собой громко гремѣвшую цѣпь. «Чижовъ» вошелъ въ бухту никѣмъ незамѣченный и даже шумъ отданнаго якоря, повидимому, не пробудилъ спящей колоніи. На берегу нельзя было замѣтить никакихъ признаковъ жизни; одиноко и угрюмо стояли приземистыя строенія спасательной станціи; нѣсколько въ сторонѣ отъ нихъ ютились самоѣдскіе чумы. На рейдѣ, значительно лѣвѣе нашей якорной стоянки, виднѣлись двѣ поморскія промысловыя шхуны. Только присутствіе этихъ судовъ и самоѣдскихъ жилищъ свидѣтельствовало о пребываніи здѣсь живыхъ людей и успокоивало насъ относительно участи членовъ экспедиціи. Лишь только якорь былъ отданъ и «Чижовъ» остановился, на немъ загудѣлъ громкій пароходный свистокъ и одновременно съ этимъ началась пальба изъ имѣвшихся на «Чижовѣ» небольшихъ сигнальныхъ пушекъ. Картина полярной пустыни сразу измѣнилась: какъ будто мановеніемъ магическаго жезла все окружающее было вызвано къ жизни. Тысячи птицъ поднялись вверхъ и рѣзкимъ крикомъ наполнили воздухъ; съ берега слышался громкій лай стаи самоѣдскихъ собакъ; обитатели полярной колоніи уже суетились на берегу, сталкивая шлюпки на воду; показалась жизнь и на поморскихъ судахъ и отъ нихъ отдѣ-

лились шлюпки съ промышленниками, спѣшившими къ намъ за письмами, провизіей и новостями изъ поморья. Звуки выстрѣловъ и гудка, сотни разъ повторенные эхомъ въ окрестныхъ горахъ, дополняли необычайное оживленіе, вызванное появленіемъ «Чижова» въ малокармакульской бухтѣ. Въ отвѣтъ на нашъ салютъ на берегу раздались ружейные выстрѣлы и взвился флагъ общества спасанія на водахъ и на поморскихъ шхунахъ также раздалось нѣсколько привѣтственныхъ ружейныхъ выстрѣловъ. Не прошло и пяти минутъ, какъ къ спущенному трапу «Чижова» пристало нѣсколько шлюпокъ. Одними изъ первыхъ пріѣхали къ намъ докторъ экспедиціи Л. Ф. Гриневецкій и находившійся въ составѣ экспедиціи, въ качествѣ натуралиста, студентъ физико-математическаго факультета Петербургскаго университета Н. В. Кривошея. Наша встрѣча съ дорогими гостями была самая искренняя, сердечная. Въ послѣдній разъ я видѣлъ членовъ экспедиціи въ сентябрѣ 1882 г. и привезъ о нихъ послѣднія извѣстія съ Новой Земли. За десять мѣсяцевъ нашей разлуки ни Л. Ф. Гриневецкій, ни Н. В. Кривошея, не смотря на невзгоды перенесенныя ими во время суровой, полной лишеній, зимовки на Новой Землѣ, нетолько не измѣнились къ худшему, но напротивъ, оба значительно поздоровѣли и высматривали настоящими закаленными обитателями полярныхъ странъ. Оба они въ высшей степени симпатичные молодые люди, полные жажды знанія и отваги. Л. Ф. Гриневецкій еще до этого пребыванія на Новой Землѣ участвовалъ въ полярной экспедиціи, снаряженной въ устья Лены, а возвратившись съ Новой Земли, въ настоящее время подвизается на нашихъ далекихъ сѣверо-восточныхъ окраинахъ. Въ привлекательныхъ характерахъ обоихъ молодыхъ людей было очень много общаго и вскорѣ ихъ связала тѣсная дружба, искупавшая многія физическія и нравственныя невзгоды. Все, что нашлось въ пароходномъ буфетѣ, было предоставлено въ полное распоряженіе дорогихъ посѣтителей. Самымъ пріятнымъ угощеніемъ для нихъ былъ табакъ, запасы котораго къ веснѣ истощились и только съ приходомъ въ Малыя Кармакулы поморскихъ судовъ имъ удалось добыть отъ промышленниковъ махорку, предназначавшуюся для продажи самоѣдамъ. Визитъ доктора и натуралиста продолжался недолго, и они, получивъ отъ капитана адресованную на имя членовъ экспедиціи, корреспонденцію, возвратились на берегъ, а въ одиннадцать часовъ всѣ члены экспедиціи, по приглашенію капитана Ф. К. Попова, пріѣхали къ намъ на пароходъ завтракать. Хотя предложенный гостямъ завтракъ былъ и неизысканный, такъ какъ запасы нашего кока, благодаря продолжительному плаванію, приходили къ концу, но новоземельцы ѣли его съ видимымъ аппетитомъ, послѣ почти годового питанія солониной и консервами. Во время завтрака мы съ большимъ интересомъ слушали разсказы о различныхъ эпизодахъ, происшедшихъ съ членами экспедиціи во

Новая Земля. Малокармакульская спасательная станція.

время ихъ пребыванія на полярномъ островѣ. Въ высшей степени интересны были разсказы Л. Ф. Гриневецкаго объ его путешествіи съ самоѣдами на собакахъ, поперекъ острова, на восточный берегъ Новой Земли, къ Арскому мору и Маточкину Шару. Новоземельская экспедиція состояла изъ начальника лейтенанта К. П. Андреева, мичмана Володковскаго и выше названныхъ доктора и натуралиста. Кромѣ того, къ экспедиціи было прикомандировано четыре матроса балтійскаго флота, изъ уроженцевъ архангельской губерніи. Такимъ образомъ въ составъ экспедиціи, вмѣстѣ съ нижними чинами, входило восемь человѣкъ[1]). Зимовка экспедиціи не обошлась безъ несчастія. Одинъ изъ матросовъ, Тисковъ, весьма трагически окончилъ свое существованіе. Съ послѣднимъ рейсомъ парохода на Новую Землю, Тисковъ получилъ изъ Запечорскаго края письмо съ извѣстіемъ о смерти его отца. Извѣстіе это подѣйствовало на Тискова самымъ удручающимъ образомъ и съ тѣхъ поръ онъ началъ сильно тосковать. Въ концѣ зимы несчастный Тисковъ съ двумя товарищами отпросился у начальника экспедиціи навѣстить знакомыхъ самоѣдовъ, жившихъ въ чумѣ неподалеку отъ спасательной станціи. Получивъ разрѣшеніе, они отправились въ путь, захвативъ съ собой небольшое количество водки, чтобы угостить падкихъ до нея самоѣдовъ. Къ самоѣдамъ матросы пришли благополучно и, роспивъ съ ними принесенную водку, вскорѣ отправились обратно на станцію. На половинѣ дороги Тисковъ нѣсколько отсталъ отъ своихъ товарищей, продолжавшихъ путь. Спутники Тискова, думая, что послѣдній скоро возвратится, по приходѣ въ казарму легли спать. Четвертый же матросъ, бывшій въ тотъ день дневальнымъ, сразу не обратилъ вниманія на продолжительное отсутствіе Тискова, тѣмъ болѣе, что его койка была занята, какъ потомъ оказалось, самоѣдомъ, пріѣхавшимъ въ эту ночь изъ Пуховой бухты. На другой день рано утромъ самоѣды нашли на снѣгу несчастнаго Тискова совершенно раздѣтымъ и въ безсознательномъ состояніи; малица же, пимы[2]) и остальная одежда лежали около него. Сейчасъ же Тискова доставили на станцію. Послѣ продолжительныхъ усилій доктора, несчастнаго удалось привести въ чувство; у него оказались отмороженными руки и ноги. На всѣ вопросы Тисковъ отвѣчалъ, что ровно ничего не помнитъ какъ очутился на снѣгу раздѣтымъ, хотя совершенно не былъ пьянъ. Несчастному страдальцу пришлось ампутировать руки выше локтей и ноги выше колѣнъ. Послѣ ампутаціи Тисковъ черезъ нѣсколько

---

[1]) Былъ съ экспедиціей еще одинъ добровольцъ мальчикъ Василій, служившій на пароходѣ и пожелавшій остаться на Новой Землѣ.

[2]) Малица — теплая одежда, сшитая въ видѣ рубахи изъ оленьихъ шкуръ и сверху покрытая какой-нибудь матеріей. Пимы — сапоги изъ оленьей шкуры. Малица и пимы составляютъ неотъемлемую принадлежность самоѣдскаго одѣянія.

дней скончался въ страшныхъ мученіяхъ. Думаютъ, что Тисковъ, подъ гнетомъ безъисходной тоски, рѣшился на самоубійство посредствомъ замерзанія. Погребеніе Тискова на малокармакульскомъ кладбищѣ произвело тяжелое впечатлѣніе на всѣхъ присутствовавшихъ при этомъ печальномъ для всей экспедиціи событіи. Кромѣ Тискова, и безъ того немноголюдная новоземельская колонія въ эту же зиму лишилась еще двухъ своихъ членовъ. Два самоѣда, пріѣзжавшіе въ Малыя Кармакулы изъ Гусинной бухты, возвращались на карбасѣ обратно; въ это время карбасъ начало затирать льдами. Желая пробраться на берегъ по льду, самоѣды оставили карбасъ, но вскорѣ провалились и оба утонули. Не считая катастрофы съ Тисковымъ, во всемъ остальномъ, пребываніе экспедиціи на Новой Землѣ прошло довольно благополучно. Пока мы завтракали въ каютъ-компаніи, верхняя палуба «Чижова» представляла собой настоящій толкучій рынокъ. Кажется, все новоземельское населеніе успѣло перебраться сюда; тутъ же были и поморы, рѣзко отдѣлявшіеся своими рослыми фигурами отъ приземистыхъ кривоногихъ самоѣдовъ. Самоѣды пожаловали къ намъ со всѣми своими чадами и домочадцами, и у каждаго изъ нихъ болтался въ рукахъ или вылинявшій песцовый мѣхъ, или забракованная поморами оленья шкура, или еще какой-нибудь негодный хламъ, который они старались сбыть намъ въ воспоминаніе о пребываніи на Новой Землѣ. Все же лучшее и цѣнное изъ промышленнаго самоѣдами за зиму, еще задолго до нашего прихода перешло въ руки поморовъ, или же было пріобрѣтено членами экспедиціи. По окончаніи завтрака, мы собрались ѣхать на берегъ; какъ только наше намѣреніе стало извѣстно самоѣдамъ, палуба парохода мигомъ начала пустѣть и наши непрошенные гости-самоѣды, наперерывъ, одинъ за другимъ, спѣшили въ лодки, надѣясь, вѣроятно, на берегу навязать какую-нибудь рухлядь, съ тѣмъ, разумѣется, чтобы вырученныя деньги моментально пропить. Вмѣстѣ съ нами отъ борта «Чижова» отвалила цѣлая флотилія лодокъ, наполненныхъ самоѣдами и поморами, которые, ради любопытства, ни на шагъ не отставали отъ насъ во все время пребыванія въ Малыхъ Кармакулахъ.

Мѣстность, на которой расположена спасательная станція, представляетъ неприглядную картину убогой полярной природы. Да едва ли на всемъ тысячеверстномъ протяженіи Новой Земли, найдется мѣстность, которая выглядывала бы веселѣе Малыхъ Кармакулъ. Даже, недавно оставленный нами мрачный Мурманскій берегъ, своеобразной красотой и разнообразіемъ видовъ, не можетъ быть сравниваемъ, въ этомъ отношеніи, съ мертвящей душу новоземельской природой. Кругомъ станціи чернѣютъ, точно обугленныя, скалы плитняка; кое-гдѣ лежитъ снѣгъ и вокругъ ни малѣйшихъ признаковъ растительности. Вся окрестность, — какъ будто

одна обширная могила. Въ нѣсколькихъ саженяхъ отъ берега стоитъ пріютъ спасательной станціи, построенный въ 1878 году для зимовки штабсъ-капитана корпуса флотскихъ штурмановъ Е. А. Тягина; въ этомъ зданіи поселилась и экспедиція лейтенанта К. П. Андреева. Вправо отъ спасательной станціи расположены, выстроенныя уже впослѣдствіи, баня, кухня и казарма для матросовъ, а слѣва разбросано въ небольшомъ другъ отъ друга разстояніи нѣсколько деревянныхъ павильоновъ съ наблюдательными приборами; еще лѣвѣе, на небольшомъ возвышеніи, стоитъ часовня. Не вдалекѣ отъ строеній возвышаются нѣсколько невысокихъ холмиковъ съ крестами—это кармакульское кладбище. Въ полуверстѣ отъ спасательной станціи, около такъ называемой «Норвежской избы», стоятъ чумы самоѣдовъ, съѣхавшихся сюда на лѣтнее время съ разныхъ частей острова. Близь чумовъ бродятъ привязанные бѣлые медвѣжата; два изъ нихъ были пойманы самоѣдами и проданы промышленнику Воронину, который предполагалъ отправить ихъ въ Петербургъ ко Двору, а третій принадлежалъ доктору Гриневецкому и пойманъ имъ въ Маточкиномъ Шарѣ, гдѣ ему удалось собственноручно убить мать этого медвѣженка, огромную бѣлую медвѣдицу (этотъ медвѣженокъ впослѣдствіи былъ подаренъ докторомъ петербургскому зоологическому саду). Домъ, занимаемый экспедиціей, состоитъ изъ трехъ большихъ комнатъ; одну изъ нихъ занималъ начальникъ экспедиціи; въ ней помѣщалась и общая столовая; тамъ же были установлены хронометры и нѣсколько другихъ приборовъ. Смежную комнату занималъ мичманъ Д. А. Володковскій и, наконецъ, въ третьей комнатѣ, перегороженной на двѣ половины, помѣщались докторъ Гриневецкій и студентъ Кривошея. Эта комната представляла собой скорѣе ботаническій и зоологическій кабинеты, нежели жилое помѣщеніе. Кромѣ довольно большой аптеки, комната снизу до верху была установлена всевозможнаго рода коллекціями, собранными докторомъ и натуралистомъ. Почти всѣ породы новоземельскихъ пернатыхъ имѣли здѣсь своихъ представителей, въ довольно удачно сдѣланныхъ чучелахъ. Масса собраннаго матеріала ясно показывала насколько усердно оба сожителя занимались изученіемъ новоземельской флоры и фауны. Показавъ намъ обсерваціонные павильоны, начальникъ экспедиціи пригласилъ насъ на обѣдъ, предупредивъ, что единственная мясная пища, которою располагаетъ ихъ поваръ,— это дикіе гуси. Запасы мяса у нихъ давно истощились и только прилетъ на Новую Землю дикихъ гусей избавилъ экспедицію отъ невольнаго поста. Въ бесѣдахъ съ членами экспедиціи и осмотрѣ станціи время прошло незамѣтно, а тамъ какъ «Чижовъ» уходилъ въ море на другой день, рано утромъ, то мы послѣ обѣда предоставили нашимъ любезнымъ хозяевамъ оканчивать свою корреспонденцію, а сами предположили отправиться съ поморами на лодкѣ осмотрѣть

утесы съ несмѣтнымъ количествомъ полярныхъ птицъ, или такъ называемые «базары». Но дождь помѣшалъ намъ воспользоваться этимъ рѣдкимъ, интереснымъ зрѣлищемъ. Мой спутникъ почувствовалъ небольшую простуду и возвратился на пароходъ, а я, отказавшись отъ поѣздки на «базары», отправился къ самоѣдамъ; они меня встрѣтили, какъ стараго знакомаго, такъ что мнѣ по неволѣ пришлось исполнить ихъ просьбу относительно угощенья водкой и послать за ней на пароходъ. Бывшій на берегу промышленникъ Ѳедоръ Ивановичъ Воронинъ пригласилъ меня побывать на его суднѣ. Я съ удовольствіемъ воспользовался приглашеніемъ Воронина и вмѣстѣ съ нимъ отправился на шхуну. Старикъ Воронинъ болѣе четверти вѣка, изъ года въ годъ, посѣщаетъ для промысла воды Новой Земли и едва ли въ поморьѣ найдется другой промышленникъ, знающій лучше Воронина лоцію нашихъ сѣверныхъ водъ. Ѳ. И. всегда лично руководитъ промыслами своего судна и его гуманное обращеніе съ командой составляетъ рѣдкое исключеніе среди грубыхъ нравовъ и обычаевъ поморскаго промысловаго флота. Воронинъ показалъ мнѣ бѣлужьи снасти и довольно подробно объяснилъ весь ходъ этого промысла. За позднимъ временемъ, я съ сожалѣніемъ долженъ былъ прекратить интересную бесѣду съ почтеннымъ промышленникомъ и возвратился на пароходъ. Вскорѣ туда же пріѣхалъ съ багажемъ и мичманъ Володковскій, состояніе здоровья котораго не позволяло ему оставаться въ составѣ экспедиціи па Новой Землѣ и онъ возвращался въ Петербургъ. Экспедиція же должна была оставаться въ Малыхъ Кармакулахъ до конца августа и для доставленія ея въ Архангельскъ предполагалось отправить военную шхуну мѣстнаго порта. На Новую Землю экспедиція прибыла 23 іюля 1882 года и до 20 августа провела время въ устройствѣ и приспособленіи къ зимовкѣ жилыхъ зданій и постановкѣ приборовъ въ обсерваціонныхъ павильонахъ. 20-го августа члены экспедиціи начали правильное производство метеорологическихъ, магнитныхъ и другихъ наблюденій, согласно программы, выработанной на международномъ метеорологическомъ конгрессѣ, и съ этого времени начался годъ, который экспедиція обязательно должна была провести на Новой Землѣ. Передъ моимъ отплытіемъ изъ Архангельска, тамъ все болѣе и болѣе распространялись, появившіеся еще зимой, тревожные слухи объ участи норвежскаго парохода «Warna», на которомъ отправилась на мысъ Челюскинъ голландская полярная экспедиція, для производства однородныхъ наблюденій съ русской экспедиціей на Новой Землѣ. Датчане также тревожились за судьбу своего парохода «Dyamphna», на которомъ находилась экспедиція, подъ начальствомъ Ховгорда. Объ этихъ судахъ я разспрашивалъ у самоѣдовъ и у промышленниковъ, но ни тѣ, ни другіе, ничего о нихъ не слыхали. Около двухъ часовъ по полуночи, остававшіеся на Новой Землѣ члены

экспедиціи доставили капитану корреспонденцію и мы предложили имъ легкій ужинъ и чай. Съ нашимъ возвращеніемъ на пароходъ, самоѣды и поморы снова наполнили его палубу. Къ двумъ часамъ паръ въ машинѣ былъ готовъ и капитанъ ожидалъ только, пока разсѣется ночной туманъ, чтобы выйти въ море. Однако, намъ пришлось простоять до восьми часовъ утра; все это время гости насъ не оставляли и только, когда капитанъ сообщилъ, что сейчасъ снимается съ якоря, мы начали прощаться, взаимно желая другъ другу—намъ благополучнаго плаванія, а имъ—счастливаго окончанія пребыванія на далекомъ островѣ. Ровно въ восемь часовъ утра «Чижовъ» выходилъ изъ Малокармакульской бухты, обмѣниваясь съ оставшимися на берегу криками «ура» и салютуя флагомъ. Съ утра день былъ солнечный и безвѣтренный; вблизи береговъ плавали необозримые стада гагарокъ, а въ воздухѣ массами кружились чайки. Но намъ недолго пришлось пользоваться хорошею погодой и вскорѣ туманъ снова опустился густыми клубами и скрылъ отъ глазъ дикіе берега, покидаемой нами, Новой Земли. Я до сихъ поръ хорошо помню тѣ чувства, съ какими я оставлялъ Новую Землю въ сентябрѣ 1882 года, когда пароходъ совершалъ послѣдній рейсъ и члены экспедиціи оставались, почти на годъ, на произволъ судьбы, лишенные какихъ бы то ни было сообщеній съ остальнымъ міромъ. Наше отплытіе тогда многимъ напоминало возвращеніе съ похоронъ. Въ этотъ же рейсъ, если и чувствовалось что-то непріятное, такъ это сожалѣніе, что только такое короткое время пришлось провести въ обществѣ этихъ милыхъ людей. Слабый нордъ-остъ послѣ полудня началъ свѣжѣть и къ вечеру развелъ значительную зыбь. Теперь нордъ-остъ былъ для насъ попутнымъ и мы поставили паруса. Послѣ двухъ сутокъ однообразнаго, скучнѣйшаго плаванія по Ледовитому океану, мы были на траверзѣ Канина Носа и вскорѣ вошли въ Бѣлое море. Сильная качка не покидала насъ во весь переходъ черезъ Бѣлое море и въ сильной степени увеличивалась тѣмъ, что «Чижовъ» вслѣдствіе густого тумана шелъ уменьшеннымъ ходомъ, опасаясь весьма возможнаго столкновенія съ встрѣчными судами. Къ вечеру снова наступила ясная погода. Около полуночи мы приближались къ Двинскому бару, а черезъ часъ взяли лоцмана на «Сѣверо-Двинскомъ» плавучемъ маякѣ и рано утромъ «Чижовъ» былъ уже у Соломбальской пристани въ Архангельскѣ.

М. Робушъ.

(Продолженіе въ слѣдующей книжкѣ).

ПО ЛЕДОВИТОМУ ОКЕАНУ [1].

(Изъ путевыхъ замѣтокъ).

III.

Сношенія съ голландскимъ полярнымъ комитетомъ.—Слухи объ участи голландской и датской полярныхъ экспедицій на пароходахъ «Варна» и «Димфна».—Донесеніе норвежскаго генеральнаго консула въ Архангельскѣ, г. Бодома, въ Петербургъ посланнику при русскомъ дворѣ.—Зафрахтованіе парохода «Георгій».—Снаряженіе въ далекое плаваніе.—Инструкція голландскаго полярнаго комитета.—Отплытіе изъ Архангельска.—У Канина Носа.—Переходъ по Ледовитому океану.—Прибытіе въ Югорскій Шаръ.—Въ становищѣ Хабарово (Никольское).—Встрѣча съ норвежцами со шхуны «Haabet».—Извѣстіе о спасеніи экипажа парохода «Варна» пароходами А. М. Сибирякова «Норденшильдъ» и «Обь».—На якорѣ въ Хабарово.—Предположенія о дальнѣйшемъ плаваніи.

СКОРѢ по возвращеніи моемъ съ Новой Земли, я получилъ изъ Амстердама отъ голландскаго полярнаго комитета, по телеграфу, запросъ о томъ, не имѣлъ ли я въ Малыхъ Кармакулахъ какихъ-либо извѣстій объ участи пароходовъ «Варна» и «Димфна». На первомъ изъ нихъ находилась голландская полярная экспедиція, подъ начальствомъ доктора Снелленъ, а на второмъ—датская экспедиція подъ начальствомъ лейтенанта королевскаго флота А. Ховгарда. Къ сожалѣнію, я не могъ сообщить комитету рѣшительно никакихъ свѣдѣній о «Варнѣ» и «Димфнѣ», такъ какъ мои тщательные раз-

[1]) Продолженіе. См. «Историческій Вѣстникъ», т. XLII, стр. 83.

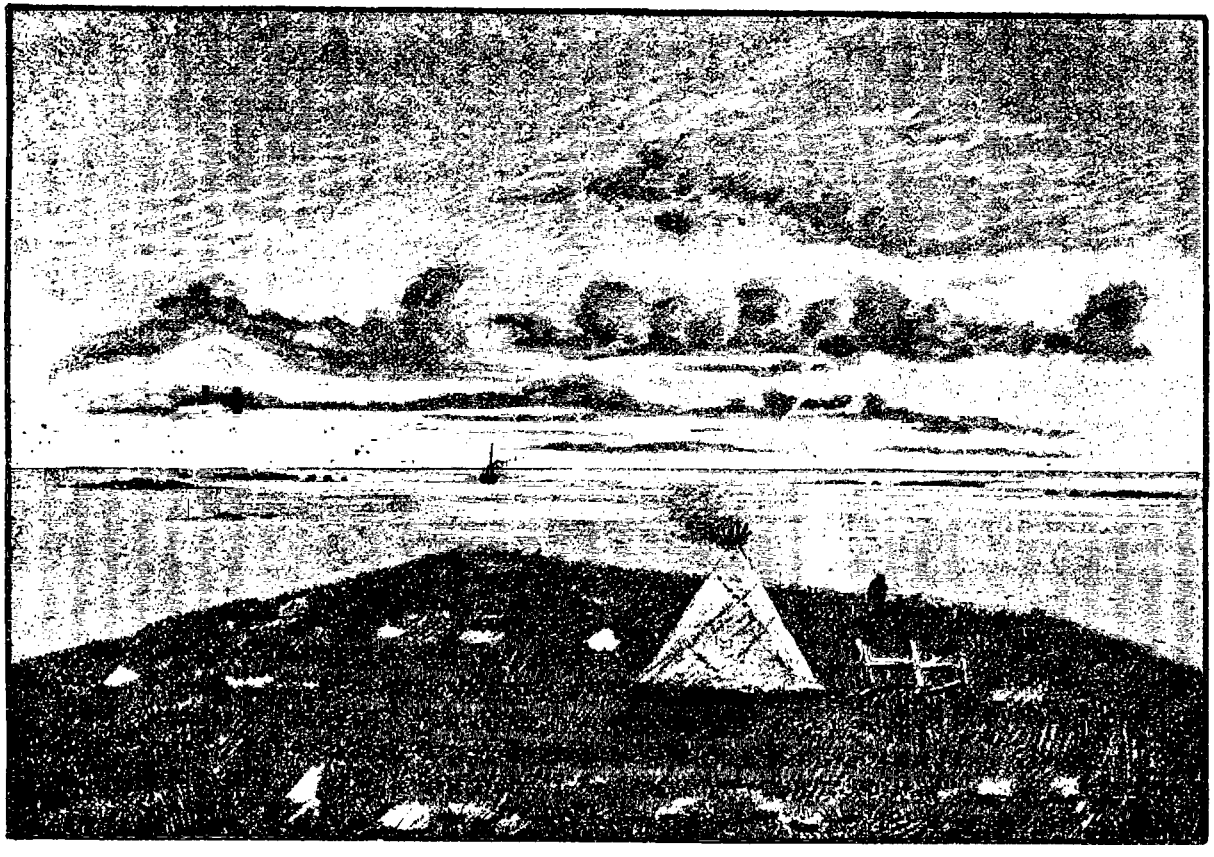
спросы о нихъ самоѣдовъ, зимовавшихъ на восточномъ (Карском) берегу Новой Земли, не привели ни къ какимъ результатамъ. Между тѣмъ, съ началомъ лѣта 1883 г. въ Голландіи, Даніи и въ Сѣверной Норвегіи распространились самые тревожные слухи объ участи обѣихъ экспедицій и правительства первыхъ двухъ государствъ обратились, черезъ своихъ посланниковъ въ Петербургѣ, къ нашему правительству съ просьбой поспособствовать провѣркѣ возникшихъ тревожныхъ слуховъ и въ случаѣ ихъ подтвержденія предписать мѣстнымъ властямъ Архангельской и приокеанскихъ сибирскихъ губерній оказывать возможныя помощь и содѣйствіе членамъ экспедицій, если они окажутся на нашихъ берегахъ Ледовитаго океана. Голландское правительство пошло еще дальше и объявило промышленникамъ и судовладѣльцамъ Сѣверной Норвегіи и архангельскимъ поморамъ, что тому изъ нихъ, кто окажетъ помощь бѣдствующему экипажу парахода «Варна», будетъ выдана денежная премія въ размѣрѣ 50,000 норвежскихъ кронъ, собранныхъ путемъ народной подписки. При повѣркѣ архангельскою администраціей слуховъ о гибели экспедиціонныхъ пароходовъ, оказалось, что источникомъ слуховъ послужили разсказы самоѣдовъ Большеземельской тундры о будто бы видѣнномъ ими на восточномъ берегу острова Вайгача разбитомъ суднѣ, повидимому паровомъ и оставленномъ экипажемъ. На основаніи разсказовъ самоѣдовъ, изъ Архангельска была отправлена въ петербургскія газеты телеграмма слѣдующаго содержанія: «Самоѣды Большеземельской тундры передаютъ, что видѣли около Вайгача разбитое большое судно; полагаютъ, что оно принадлежитъ датской экспедиціи Ховгарда, затертой льдинами въ этой мѣстности». Эта телеграмма была помѣчена 18-мъ октября 1882 г., а раньше этого «Международное телеграфное агентство» сообщило газетамъ депешу изъ Копенгагена, гласящую, что «съ парохода «Louise» получена изъ Гаммерфеста телеграмма съ извѣстіемъ, что южно-карское море переполнено льдами, черезъ которые судну невозможно пройти. Суда «Warna» и «Dyamphna» затерты льдами въ 80 морскихъ миляхъ къ востоку отъ острова Вайгача». Такимъ образомъ, архангельская телеграмма, какъ позднѣйшая, явилась какъ бы подтвержденіемъ сообщенія «Международнаго агентства» и послужила причиной серьезныхъ опасеній за судьбу экипажей «Варны» и «Димфны». Между тѣмъ дознаніемъ, произведеннымъ полиціей Мезенскаго уѣзда Архангельской губерніи, хотя и было констатировано существованіе между самоѣдами слуховъ о разбитомъ близь Вайгача суднѣ, но оказалось невозможнымъ отыскать лицъ, непосредственно видѣвшихъ это судно. Кромѣ правительствъ Даніи и Голландіи, въ разъясненіи этихъ слуховъ было заинтересовано и норвежское правительство, такъ какъ голландская полярная экспедиція плыла на зафрахтованномъ въ Христіаніи норвежскомъ пароходѣ «Варна» съ экипажемъ изъ норвежцевъ,

подъ командой капитана Кнюдсена; вслѣдствіе этого, въ разслѣдованіи происхожденія слуховъ принималъ дѣятельное участіе и тогдашній шведско-норвежскій генеральный консулъ въ Архангельскѣ, Х. И. Бодомъ, который въ рапортѣ обстоятельно донесъ обо всемъ, касающемся этихъ слуховъ, своему посольству въ Петербургѣ.

Не смотря на заманчивость вознагражденія въ 50,000 кронъ, обѣщаннаго за оказаніе помощи экипажу «Варна», ни русскіе, ни норвежскіе промышленники и судохозяева не рискнули отправиться на удачу въ столь опасное плаваніе, поэтому голландскій полярный комитетъ рѣшилъ на собственный счетъ снарядить пароходъ и отправить его къ берегамъ Вайгача и въ Карское море, гдѣ можно было предполагать пребываніе членовъ экспедиціи. Приближалась ранняя полярная зима и неоказаніе въ то время помощи могло окончиться гибелью экспедиціи, въ случаѣ потери ею парохода и истощенія продовольственныхъ запасовъ. Полярный комитетъ поручилъ архангельскому торговому дому Э. А. Десъ-Фонтейнесъ, въ самый короткій срокъ, подъискать и зафрахтовать подходящій къ предстоявшему плаванію пароходъ, который безъ всякихъ проволочекъ могъ бы отправиться по назначенію, согласно инструкціи, сообщенной изъ Амстердама телеграммой. По моемъ сношеніи съ полярнымъ комитетомъ, мнѣ было предложено принять участіе въ этой экспедиціи, въ качествѣ представителя интересовъ комитета. Крайній недостатокъ времени, опредѣленнаго комитетомъ для выхода въ море и отсутствіе въ то время въ Архангельскѣ выбора между судами, наиболѣе соотвѣтствующими предстоявшему серьезному полярному плаванію, остановили выборъ спеціалистовъ на пароходѣ «Чижовъ», принадлежащемъ архангельско-мурманскому товариществу и «Георгій», принадлежащемъ англійскому консулу, мѣстному коммерсанту г. Геллерману. Винтовой пароходъ «Чижовъ», какъ по своимъ размѣрамъ, такъ и по конструкціи, имѣлъ за собой преимущества солиднаго морского судна въ сравненіи съ небольшимъ колеснымъ «Георгіемъ», который, служа почти исключительно лоцманскимъ и буксирнымъ надобностямъ въ устьяхъ Сѣверной Двины при различныхъ операціяхъ своего предпріимчиваго владѣльца, не имѣлъ даже спеціальнаго капитана, нетолько, необходимой для дальняго плаванія, хорошо обученой и дисциплинированной команды. Между тѣмъ на «Чижовѣ», поддерживающемъ постоянныя сообщенія между Архангельскомъ, Мурманскимъ берегомъ и Норвегіей, были вполнѣ удовлетворительно организованы, какъ штурманская часть, такъ и машинная и палубная команда. Къ сожалѣнію, не удалось воспользоваться зафрахтованіемъ «Чижова», такъ какъ изъ Амстердама ежедневно получались настойчивыя требованія отправить пароходъ изъ Архангельска, ни въ какомъ случаѣ, не позже 15-го августа, а между тѣмъ,

«Чижовъ», будучи въ то время занятъ другой работой, никакъ не могъ быть готовъ къ назначенному сроку. Поэтому, по неволѣ пришлось обратиться къ услугамъ парохода г. Геллермана, «Георгій», не смотря на то, что въ обществѣ существовало сомнѣніе не только въ способности этого парохода выполнить возлагаемую на него задачу, но и вообще благополучно совершить плаваніе въ тѣхъ широтахъ, куда, обыкновенно, отправляются суда и другого типа и иной прочности. Хотя полярный комитетъ и былъ извѣщенъ мною о сомнительныхъ качествахъ «Георгія» и что для пользы дѣла было бы желательно обождать нѣсколько дней, пока освободится «Чижовъ», тѣмъ не менѣе это не было принято комитетомъ въ расчетъ и распоряженіе объ отплытіи изъ Архангельска 15-го августа осталось въ прежней силѣ. Окончательное согласіе на зафрахтованіе «Георгія» было получено всего лишь за нѣсколько дней до наступленія срока, назначеннаго къ отплытію; времени оставалось весьма мало, а потому съ крайней поспѣшностью было приступлено къ приведенію парохода въ готовность къ плаванію и снабженію его запасами провизіи и угля, чему не мало способствовало опасеніе пароходовладѣльца потерять, въ случаѣ неготовности, выгодный для него фрахтъ, такъ какъ по заключенному съ полярнымъ комитетомъ условію г. Геллерманъ получалъ 8,000 руб. за рейсъ «Георгія» къ берегамъ Вайгача, и, кромѣ того, комитетъ принималъ на свой счетъ частную аварію «Георгія» на сумму до 3,000 руб., а въ случаѣ же его окончательной гибели гарантировалъ уплату г. Геллерману 30,000 руб., т. е. сумму почти вдвое большую первоначальной стоимости парохода. Главнымъ образомъ было обращено вниманіе на запасы угля, такъ какъ «Георгій», не имѣя рангоута, располагалъ лишь однимъ двигателемъ—машиной и въ случаѣ недостатка топлива мы оказались бы въ совершенно безпомощномъ положеніи, а потому углемъ наполняли нетолько спеціальныя угольныя ящики, но и пароходные трюмы, даже на палубѣ громоздились корзины съ углемъ. Затѣмъ начались поиски «капитана дальняго плаванія», безъ котораго «Георгій», по существующимъ законамъ о мореплаваніи, не былъ бы выпущенъ въ море. Выборъ капитана весьма удачно палъ на молодого человѣка, бывшаго штурманомъ на германскомъ парусномъ кораблѣ, г. Неймана, уроженца остейскихъ губерній, получившаго морское образованіе въ митавскомъ штурманскомъ училищѣ. Г. Нейманъ съ малолѣтства плавалъ и основательно прошелъ, закаляющую моряка, парусную школу и во время нашего плаванія оказался на высотѣ требованій науки кораблевожденія. Вслѣдствіе какихъ-то недоразумѣній, возникшихъ между шкиперомъ германскаго корабля и г. Нейманомъ, послѣдній отказался отъ службы и, будучи въ стѣсненныхъ обстоятельствахъ, принялъ предложеніе г. Геллермана вести «Георгій» за крайне ничтожное вознагражденіе. На-

нявъ капитана, пароходовладѣлецъ принялся вербовать команду, какъ говорится, съ борка, да съ сосенки. Набранная такимъ образомъ команда представляла собой толпу почти оборвышей разныхъ сословій и разныхъ профессій. Такъ какъ на «Георгіи», не было другого лица, кромѣ капитана, которое въ случаѣ болѣзни или смерти послѣдняго могло бы принять командованіе пароходомъ, то г. Геллерманомъ отъ себя былъ приглашенъ совершить плаваніе на «Георгіи» штурманскій офицеръ архангельскаго военнаго порта г. Нюхаловъ, знающій условія плаванія въ сѣверныхъ водахъ и въ случаѣ надобности могущій замѣстить капитана. Управленіе машиной было ввѣрено машинисту-самоучкѣ, хорошо знавшему свое дѣло, но, къ несчастію получившему въ единственные къ себѣ помощники отставного военнаго машиниста, совершеннаго неуча, терявшагося въ своей вахтѣ при сигналѣ въ машину «задній ходъ». Благодаря этому обстоятельству, старшему машинисту приходилось, впослѣдствіи, почти не оставлять машину, въ особенности, во время бури, или плаванія въ туманѣ вблизи незнакомыхъ береговъ, когда осторожность требовала частыхъ и быстрыхъ измѣненій хода. Такимъ образомъ, главныя отвѣтственныя судовыя обязанности ложились только на двухъ человѣкъ—капитана и на старшаго машиниста и справедливость требуетъ сказать, что исполнялись ими вполнѣ добросовѣстно; остальной же экипажъ, за исключеніемъ немногихъ раньше служившихъ на «Георгіи», требовалъ постояннаго надзора и указаній даже при самыхъ несложныхъ судовыхъ работахъ. Въ качествѣ блюстителя интересовъ пароходовладѣльца на «Георгіи» находился братъ его А. А. Геллерманъ. Въ виду того, что никто изъ отправлявшихся на «Георгіи» не владѣлъ самоѣдскимъ языкомъ, я, по рекомендаціи архангельскаго воинскаго начальника, взялъ съ собою уволеннаго въ отпускъ рядового Архангелогородскаго баталіона, зырянина Истомина, прекрасно говорившаго по-самоѣдски. Кромѣ того, нанимая Истомина, мною руководило желаніе въ виду всякихъ случайностей, на которыя легко можно разсчитывать въ предстоявшемъ опасномъ плаваніи, имѣть около себя своего человѣка, на котораго я могъ бы положиться и который подчинялся бы одному мнѣ. Въ этомъ смыслѣ, передъ отплытіемъ «Георгія», Истоминъ получилъ отъ своего начальства подробныя строжайшія инструкціи. Хотя впослѣдствіи мнѣ и не пришлось пользоваться услугами Истомина, какъ переводчика, тѣмъ не менѣе я ни разу не раскаявался въ томъ, что взялъ его съ собой, такъ какъ онъ, благодаря своему юмору и своеобразности, не мало потѣшалъ всѣхъ насъ во все время скучнаго плаванія и перенесенныхъ нами невзгодъ. Весь экипажъ «Георгія», вмѣстѣ съ пассажирами, состоялъ изъ девятнадцати человѣкъ. Когда я перебрался на пароходъ и подробно осмотрѣлъ команду и запасы провизіи, въ головѣ



Островъ Вайгачъ.

невольно зародилась грустная дума — что же съ нами будетъ, если «Георгію» придется засѣсть во льдахъ, или гдѣ-нибудь у совершенно безлюдныхъ береговъ Вайгача или материка? Все это было весьма возможно и на этотъ исходъ плаванія слѣдовало разсчитывать болѣе, нежели на благополучное возвращеніе. При мнѣ приходили на пароходъ нанятые матросы съ «багажемъ», большею частью состоявшимъ изъ небольшихъ узелковъ. Нѣкоторые изъ вновь нанятыхъ матросовъ не имѣли другой одежды, кромѣ вязаной шерстяной рубахи и надѣтаго поверхъ ея рваного пиджака; ихъ обувь требовала большой починки и даже полной замѣны.

— Знаешь, что тамъ, куда мы идемъ теперь, уже начались морозы?—обратился я къ одному изъ нихъ.

— Ничего, в-с-б-діе, какъ-нибудь обойдемся,— спокойно отвѣчалъ онъ.

— Ну, а если тамъ зазимуемъ?

— На то ужъ Божья воля,—былъ лаконическій отвѣтъ.

Ближайшее знакомство съ пароходомъ и всей его обстановкой убѣдило, что и пароходъ «какъ-нибудь» и команда «какъ-нибудь» и запасы «какъ-нибудь»; однимъ словомъ сумма всѣхъ этихъ «какъ-нибудь» далеко не въ розовомъ свѣтѣ представляла перспективу предстоявшаго намъ плаванія и только всеискупляющее русское «авось» заставляло меньше, чѣмъ слѣдовало, думать о возможныхъ въ полярномъ плаваніи случайностяхъ. За неимѣніемъ другихъ помѣщеній, гг. Геллерманъ, Нюхаловъ и я, вмѣстѣ поселились въ кормовой каютѣ «Георгія», служившей и спальной и столовой и уборной и даже штурманской каютой, такъ какъ тутъ же хранились и морскія карты. Къ кормѣ каюта значительно съуживалась; по срединѣ стоялъ продолговатый столъ, также въ одномъ концѣ съуживавшійся; вокругъ стола укрѣплены диваны, служившіе намъ постелями. Капитанъ Нейманъ помѣщался въ особой каморкѣ. Обязанности «стюарта» (каютный слуга на иностранныхъ грузовыхъ пароходахъ) мною были возложены на Истомина, пріютившагося въ маленькомъ буфетѣ рядомъ съ нашей каютой. Камбузъ (пароходная кухня) былъ устроенъ въ кожухѣ, рядомъ съ ретирадникомъ. Кокомъ былъ избранъ одинъ изъ матросовъ, грязный до невозможности и ничего неумѣвшій готовить, кромѣ щей и каши. Сосѣдство кухни съ ретирадникомъ, откуда любознательные матросы имѣли обыкновенье ощупью освѣдомляться о родѣ и качествѣ приготовляемой пищи и до отвращенія неряшливость повара заставляли насъ поменьше обращать взоры на камбузъ, чтобы не портить за столомъ апетита представленіемъ о томъ, гдѣ и кѣмъ приготовляются кушанья. Впрочемъ, при заказахъ блюдъ, приготовленіе которыхъ требовало особо-дѣятельнаго участія поварскихъ рукъ, мы обращались къ бравому боцману «Георгія» Стрѣлкову, раньше служившему во флотѣ и, какъ говорится, способному на всѣ руки. Боль-

шею же частью нашъ столъ состоялъ изъ консервовъ, соленыхъ закусокъ и чая, почти не оканчивавшагося ни днемъ, ни ночью. Чаемъ мы развлекались и согрѣвались, такъ какъ, войдя въ Ледовитый океанъ и двигаясь на востокъ, мы все болѣе и болѣе вступали въ область низкой температуры, а единственный камелекъ не былъ въ состояніи достаточно нагрѣвать нашу каюту, двери которой почти никогда не затворялись ежеминутными ея посѣтителями. Усиленная, на этотъ рейсъ, команда размѣстилась по возможности. Благодаря углю, наполнявшему всѣ свободныя помѣщенія парохода и его палубу, повсюду царила необыкновенная грязь; невозможно было ни къ чему прикоснуться, чтобы не испачкать рукъ и платья. Относительно двигательныхъ средствъ «Георгія», можно сказать, что они ограничивались только машиной, такъ какъ парусное вооруженіе единственной мачты не могло самостоятельно служить для парохода двигателемъ, а лишь способствовало машинѣ и помогало рулю и при поворотахъ. Гребныхъ судовъ было два и оба небольшіе, на которые во время свѣжей погоды невозможно было помѣстить весь экипажъ. Главный недостатокъ «Георгія», какъ парохода, отправлявшагося въ полярное плаваніе, заключался въ колесахъ, которымъ даже незначительный ледъ былъ въ состояніи грозить окончательнымъ разрушеніемъ. Что касается продовольственныхъ запасовъ, то, по приблизительному разсчету, ихъ могло хватить неболѣе, какъ на 1 мѣсяцъ, а чѣмъ бы мы питались если бы «Георгію» пришлось остаться въ плаваніи на срокъ болѣе продолжительный, чѣмъ разсчитывалъ экономный пароходовладѣлецъ, объ этомъ никто не подумалъ. Ружей у насъ было только два: одно у меня, другое у Истомина; оба—берданки, такъ что и тутъ нельзя было разсчитывать, въ случаѣ крайности, питаться добычей охоты на птицъ. Со мною были взяты двѣ собаки: сетеръ «Гобартъ», много лѣтъ со мною путешествовавшій и, всюду гдѣ ни бывалъ, извѣстный подъ именемъ «Ивана Ивановича», и вывезенная мною съ Новой Земли самоѣдская собака «Бѣлка». Этихъ двухъ четвероногихъ спутниковъ я взялъ съ собой, имѣя въ виду возможность продолжительнаго пребыванія на какомъ-нибудь берегу или возвращенія обратно черезъ тундру, гдѣ они могли оказать намъ не малыя услуги. Разсчитывая всегда худшее, я, независимо отъ пароходной провизіи, взялъ съ собой нѣкоторый запасъ консервовъ, чая, сахара, водки, кое-что изъ медикаментовъ, большой запасъ табаку и другихъ предметовъ, въ которыхъ могла встрѣтиться неотложная необходимость. Здѣсь я изложилъ краткое описаніе парохода «Георгій» и его обстановки при отправленіи къ мѣсту назначенія. Программа нашего плаванія, заключавшаяся въ инструкціи голландскаго полярнаго комитета, состояла въ слѣдующемъ: «Георгій» долженъ былъ выйти въ море 15 августа и слѣдовать прямо къ острову

Вайгачу и обойти его кругомъ, войдя въ Карское море черезъ Югорскій Шаръ, или черезъ Карскія Ворота, смотря по состоянію льда. Кромѣ участи парохода «Варна», полярный комитетъ интересовался также свѣдѣніями о другомъ суднѣ «William Barentz», снаряженномъ въ полярное плаваніе также на средства комитета и вышедшемъ изъ Амстердама весною того же 1883 года. Крошечное парусное судно «William Barentz», названное въ честь знаменитаго голландскаго мореплавателя, погибшаго въ 1597 году во время зимовки на самой сѣверной оконечности Новой Земли, носящей въ настоящее время названіе мыса Барентса, ежегодно, въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ отправляется въ арктическія моря для научныхъ изслѣдованій и, кромѣ того, на немъ погруженъ памятникъ, сооруженный голландцами своему соотечественнику Вильяму Баренцу, предназначенный къ постановкѣ на мѣстѣ гибели знаменитаго изслѣдователя полярныхъ странъ. «William Barentz» уже нѣсколько лѣтъ сряду пытается достигнуть означеннаго пункта, но всякій разъ встрѣчаетъ непроходимый ледъ и свою миссію ограничиваетъ научными изслѣдованіями водъ Ледовитаго океана. Отправляя «William Barentz» въ 1883 году, полярный комитетъ поручилъ и ему собрать свѣдѣнія объ участи «Варны» и ихъ, точно такъ же какъ и сообщенія о своемъ плаваніи, оставить въ заранѣе условленныхъ пунктахъ полярныхъ материковъ. Въ инструкціи, данной полярнымъ комитетомъ «Георгію» названы слѣдующіе пункты, гдѣ «William Barentz» долженъ былъ оставить требуемыя свѣдѣнія, упакованными въ жестянныхъ коробкахъ и закопанными въ землю, подъ грудой камней: мысъ Меншиковъ, Оленьи острова, Хабарово и выдающіяся бухты восточнаго берега острова Вайгача. Въ случаѣ нахожденія экипажа «Варна», «Георгій» долженъ былъ принять его на бортъ и доставить въ одинъ изъ ближайшихъ портовъ. Главное затрудненіе въ исполненіи этой программы нашего плаванія заключалось въ необходимости проникнуть въ Карское море и обойти восточный берегъ Вайгача, что для колеснаго «Георгія» было возможно только при полнѣйшемъ отсутствіи льда, а разсчитывать на это не было никакихъ данныхъ и заранѣе можно было предсказать неудачу въ исполненіи этой части инструкціи комитета. Въ назначенный комитетомъ день для отправленія «Георгія» на пароходѣ были окончены всѣ приготовленія къ плаванію. При прощаніи со многими знакомыми мнѣ прямо высказывалось, что я иду на вѣрную смерть, такъ какъ пароходовладѣлецъ только и желаетъ того, чтобы «Георгій» не возвратился и за его потерю получить 30,000 рублей съ прибавкою 8,000 рублей за плаваніе. Понятно, я этимъ предсказаніямъ не вѣрилъ, хотя и раньше слышалъ, что г. Геллерманъ очень любитъ деньги, и что онъ, не смотря на свое консульское званіе, не разъ имѣлъ препирательства съ чинами бѣломорской пограничной

стражи по поводу свозимыхъ имъ съ иностранныхъ кораблей предметовъ, подлежащихъ оплатѣ таможенной пошлиной по дѣйствующему у насъ таможенному тарифу. Тѣмъ не менѣе могу удостовѣрить, что г. Геллерманъ, не знаю ужъ изъ какихъ видовъ, усердно просилъ меня по прибытіи въ Югорскій Шаръ не настаивать на дальнѣйшемъ плаваніи по Карскому морю и по возможности оберегать пароходъ отъ излишняго риска. На просьбы г. Геллермана я ему никакихъ обѣщаній не далъ, предупредивъ, что, согласно инструкціи голландскаго полярнаго комитета и сообразуясь съ обстоятельствами, буду требовать безусловнаго исполненія назначенной комитетомъ программы плаванія. На наши проводы на Соломбальской пристани собралось довольно много народа; здѣсь были родные, знакомые отплывающихъ и посторонняя публика, глазѣвшая любопытства ради. Около семи часовъ вечера на пароходъ прибылъ священникъ и отслужилъ напутственное молебствіе съ окропленіемъ святой водой всѣхъ помѣщеній. Многіе отплывающіе и провожающіе плакали, будто разставаясь навѣки. Послѣ молебствія «Георгій» оттянулся отъ пристани на середину Сѣверной Двины. Тѣсная каюта была переполнена провожавшими и мой Истоминъ съ другимъ матросомъ съ трудомъ протискивались, разнося прощальное шампанское. Безъ конца лились самыя лучшія пожеланія счастливаго плаванія и скораго благополучнаго возвращенія обратно. Вся эта обстановка проводовъ производила на меня удручающее впечатлѣніе и грустныя мысли роились въ головѣ: думалось, что, идя въ невѣдомую даль, навсегда прощаешься со всѣмъ, что оставляешь позади, и въ то же время чувствовалась какая-то сила, влекущая впередъ и нѣсколько ободряющая. Вскорѣ провожавшіе насъ съѣхали на берегъ и ровно въ девять часовъ вечера «Георгій» снялся съ якоря; машинѣ былъ данъ ходъ и мѣрно заработали колеса, бороздя зеркальную поверхность спящей величественной Сѣверной Двины. Мы всѣ находились наверху и криками «ура» обмѣнивались съ оставшимися на берегу провожавшими до тѣхъ поръ, пока шумъ машины и колесъ не заглушилъ звуковъ, а темнота осенней ночи не скрыла отъ глазъ городскихъ огней. Дойдя до Маймаксы «Георгій» всталъ на якорь и остался здѣсь до утра, чтобы на слѣдующій день, опредѣливъ девіацію компасовъ, продолжать путь дальше и по возможности безостановочно слѣдовать къ мѣсту назначенія. Къ полуночи уже весь экипажъ «Георгія», утомленный дневной работой, былъ погруженъ въ глубокій сонъ и на палубѣ раздавался лишь мѣрный стукъ шаговъ вахтеннаго матроса. Каждый старался для сна воспользоваться этой спокойной якорной стоянкой на тихой водѣ, будто предчувствуя, что эта ночь была послѣдней во все время нашего плаванія, когда спалось безъ ежеминутныхъ опасеній какъ за участь парохода, такъ и за собственную жизнь. Рано утромъ 16-го авгу-

ста изъ Архангельска пришелъ пароходъ «Онега», на которомъ къ намъ прибылъ пароходовладѣлецъ г. Геллерманъ и привезъ еще кое-что изъ провизіи и прибавилъ запасовъ угля. Пока шла погрузка, капитанъ занялся опредѣленіемъ девіаціи, а часть команды запасалась прѣсной водой, составлявшей далеко немаловажный предметъ въ числѣ другихъ запасовъ, такъ какъ до Югорскаго Шара было еще очень далеко, а Богъ вѣсть сколько времени намъ придется пробыть въ океанѣ. Всѣ работы были окончены лишь въ шесть часовъ вечера. «Онега» раньше возвратилась въ Архангельскъ и на ней мы отправили наскоро написанныя послѣднія письма. Погода стояла прекрасная; дулъ весьма слабый нордъ-остъ. Въ шесть часовъ вечера мы снялись съ якоря. Въ 9½ часовъ прошли мимо «Сѣверо-Двинскаго» плавучаго маяка и взяли курсъ на Зимнегорскій маякъ. Сѣверо-восточный вѣтеръ совершенно затихъ и ясное до тѣхъ поръ небо начало заволакивать тучами. Море было совершенно спокойно и «Георгій» плавно скользилъ по его зеркальной поверхности, оставляя позади себя пѣнистый слѣдъ своихъ колесъ. Наше маленькое общество весь вечеръ провело на палубѣ; почти все время мы молчали, каждый былъ преданъ своимъ думамъ. Наконецъ, на верху появился Истоминъ и, приложивъ руку къ козырьку штатской фуражки, пригласилъ насъ внизъ закусить. Видъ Истомина невольно вызывалъ смѣхъ. Штатское платье, въ которое я его нарядилъ, сидѣло на немъ какъ мѣшокъ, тѣмъ не менѣе это не препятствовало ему сохранять строго военную выдержку. Появляясь, напримѣръ, въ каютѣ съ блюдомъ, онъ на нѣсколько мгновеній останавливался на порогѣ, чтобы «перемѣнить ногу», если вступилъ въ каюту не съ лѣвой ноги, и затѣмъ уже приближался къ столу такой походкой, какъ-будто являлся на ординарцы; поворачивался онъ не просто, а «направо» или «налѣво кругомъ» и затѣмъ уже тѣмъ же церемоніальнымъ маршемъ исчезалъ въ дверяхъ своего миніатюрнаго буфета. За ужиномъ нѣсколько рюмокъ джина разсѣяли нашу задумчивость и завязался оживленный разговоръ, конечно, на тему о нашемъ далекомъ плаваніи и о возможныхъ послѣдствіяхъ нашей экспедиціи. Къ полуночи началась чувствоваться легкая качка и накрапывалъ мелкій дождь. Мы вышли на палубу; впереди былъ видѣнъ огонь Зимнегорскаго маяка, а въ 2 часа 50 минутъ пополуночи мы были на его траверзѣ и здѣсь измѣнили курсъ по направленію къ маяку Сосновецъ (NO ½ O). Во мракѣ ночи, въ разныхъ мѣстахъ свѣтилось значительное количество огней отличительныхъ судовъ; по всей вѣроятности, это были поморскіе корабли, спѣшившіе въ Архангельскъ, на поморскую Маргаритенскую ярмарку, начинающуюся 1-го сентября. Интереснаго на верху было немного и сырая погода не располагала къ дальнѣйшему пребыванію на палубѣ; я спустился въ каюту, гдѣ мои спутники уже спали, убаюкиваемые

шумомъ пароходныхъ колесъ и мѣрнымъ, хотя еще незначительнымъ качаньемъ «Георгія». Въ буфетѣ было свѣтло; я заглянулъ туда—вижу Истоминъ перелистываетъ какую-то старую книжонку. При моемъ появленіи онъ вскочилъ съ табурета и вытянулся во фронтъ, лицо его было какъ-то особенно блѣдно.

— Отчего ты до сихъ поръ не ложишься?—спросилъ я.

— Не могу, ваше в—діе.

— Вѣдь уже четвертый часъ, скоро чай надо готовить.

— Нудко, в—діе.

— Развѣ тебя укачиваетъ?

— Такъ точно, укачиваетъ.

— Значитъ, если засвѣжѣетъ, такъ совсѣмъ свалишься?

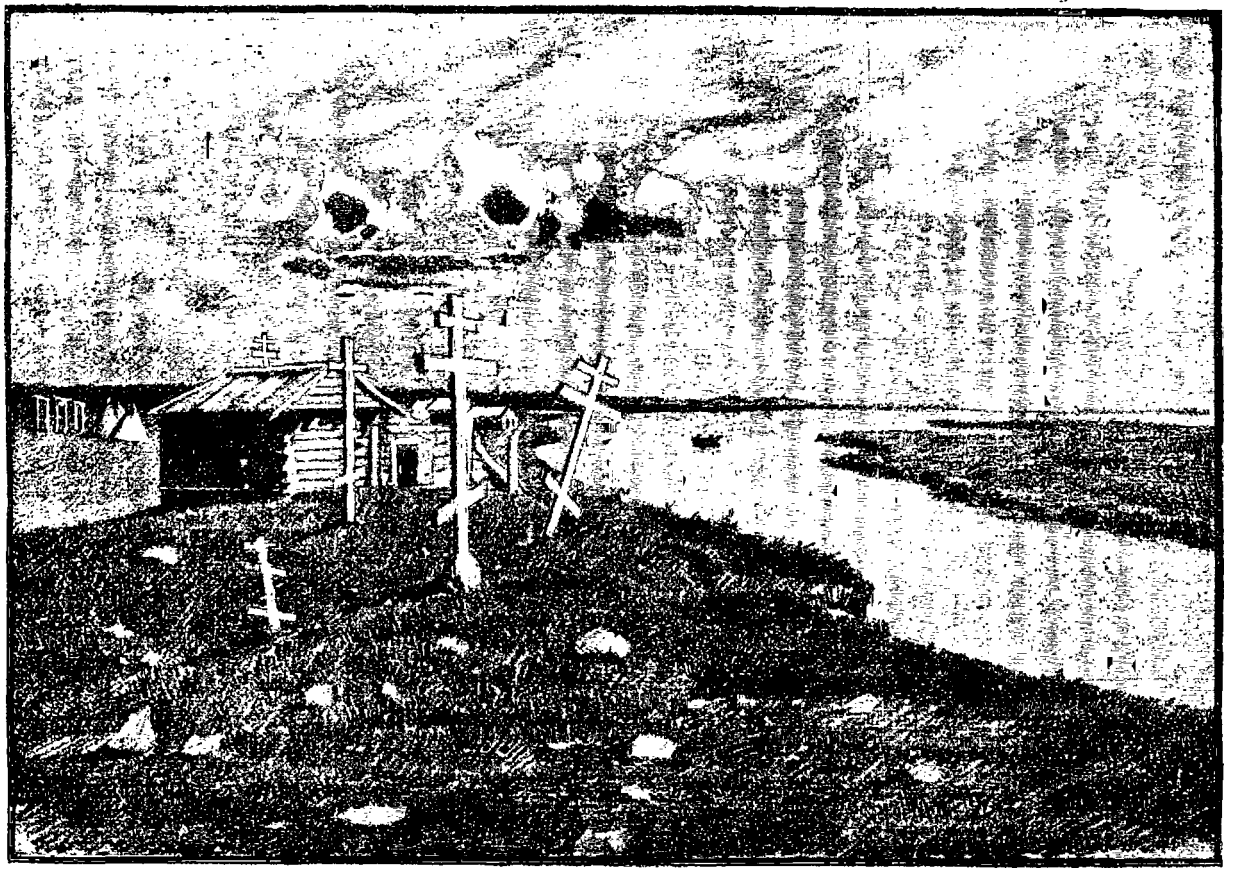
— Точно такъ, свалюсь, виноватъ, в—діе.

Въ это время, какъ нарочно, «Георгія» накренило сильнѣе обыкновеннаго и мой Истоминъ, потерявъ равновѣсіе, усѣлся на табуретъ; глаза его совсѣмъ помутились и онъ тутъ же принесъ морю первую жертву. Я далъ ему лимона и приказалъ ложиться. Между тѣмъ качка усиливалась и ея первоначальное пріятное убаюкиваніе смѣнилось несноснымъ переворачиваніемъ на нашихъ импровизированныхъ постеляхъ, подъ постояннымъ опасеніемъ свалиться на палубу. Провалявшись безъ сна около двухъ часовъ и потерявъ надежду заснуть, я вышелъ на палубу и поднялся на мостикъ. Дулъ сильный сѣверный вѣтеръ; холодно и сыро; огромное волненіе валяло нашъ «Георгій» съ боку на бокъ. Капитанъ Нейманъ, укутанный въ огромную овчинную шубу, дремалъ на скамейкѣ кожуха, шатаясь всѣмъ корпусомъ изъ стороны въ сторону. Вслѣдъ за мной на верху показались и мои спутники. Было уже совершенно свѣтло и въ морѣ бѣлѣли, какъ чайки, паруса встрѣчныхъ судовъ, быстро скользившихъ по волнамъ, гонимые попутнымъ вѣтромъ, или какъ говорятъ поморы «повѣтромъ». Невдалекѣ отъ насъ шелъ однимъ съ нами курсомъ огромный англійскій грузовой пароходъ, корпусъ котораго то и дѣло исчезалъ за гребнями волнъ. Встрѣчныхъ и попутныхъ судовъ было много, такъ какъ въ это время года Бѣлое море чрезвычайно оживляется множествомъ судовъ идущихъ въ его порты и возвращающихся оттуда. Къ этому же времени, обыкновенно, оканчиваются рыбные промыслы поморовъ на Мурманскомъ берегу и мѣновая торговля съ Норвегіей, и масса всякаго рода поморскихъ судовъ, начиная крупными барками (трехмачтовые парусные корабли) и кончая утлыми ладьями, спѣшатъ возвратиться въ Поморье и въ Архангельскъ на ярмарку. Но намъ недолго предстояло идти въ обществѣ другихъ судовъ; за Канинской Землей мы должны вступить въ пустынный безбрежный Ледовитый океанъ и именно въ ту его часть, куда лишь изрѣдка заглядываетъ корабль или предпріимчиваго смѣлаго промышленника, или пытливыхъ людей науки. Въ пол-

день взяли курсъ на Орловскій маякъ. Съ утра сѣверный вѣтеръ началъ незначительно стихать и переходить къ востоку; тучи разнесло и установилась ясная погода, хотя термометръ Реомюра показывалъ всего лишь четыре градуса тепла. Около четырехъ часовъ пополудни вѣтеръ окончательно перешелъ къ востоку и засвѣжѣлъ. Скучное время абсолютнаго бездѣлья мы коротали за картами. Я взялъ съ собою порядочный запасъ книгъ, но благодаря моему слугѣ, доставлявшему на пароходъ мой багажъ, вмѣсто ящика съ книгами, оказался коробъ съ принадлежностями письменнаго стола. Въ половинѣ одиннадцатаго вечера пеленговали Орловскій мысъ и направились къ Канину Носу, взявъ курсъ на NNO$^{1}/_{2}$O. Небо было совершенно чистое, но восточный вѣтеръ засвѣжѣлъ еще больше и значительно увеличилъ качку. Не смотря на топившійся камелекъ, въ каютѣ было очень холодно, такъ что мы легли спать, нераздѣваясь, обставивъ себя всевозможными приспособленіями, чтобы не слетѣть съ диванова. Замѣчу, кстати, что начиная съ этой ночи намъ не приходилось раздѣваться во все время плаванія, исключая пребыванія въ Югорскомъ Шарѣ. Эта ночь прошла не совсѣмъ благополучно: въ машинѣ испортились помпы, а сильными размахами качки у колесъ разбило нѣсколько лопастей, разлетѣвшихся въ щепы отъ ударовъ объ волны. Исправленіе этихъ поврежденій требовало остановки, каковая была возможна только у Канинской Земли. Въ теченіе ночи я нѣсколько разъ просыпался отъ сильнаго крена парохода и выходилъ на палубу; море бушевало, жестокій восточный вѣтеръ, дувшій, говоря морскимъ языкомъ, почти прямо въ лобъ, гналъ навстрѣчу намъ огромныя волны и пронизывалъ до костей. Капитанъ почти безсмѣнно находился на мостикѣ, то и дѣло глядя на компасъ, и только изрѣдка сбѣгалъ внизъ, чтобы свѣриться съ картой или выпить стаканъ чая. Проведя всю свою жизнь въ далекихъ плаваньяхъ на иностранныхъ корабляхъ, Нейманъ очень плохо говорилъ по-русски, такъ что, не смотря на всѣ мои къ нему симпатіи, мы никогда не могли съ нимъ разговориться, такъ какъ я не владѣлъ ни нѣмецкимъ, ни англійскимъ языками, изъ которыхъ послѣднимъ Нейманъ владѣетъ превосходно, не говоря уже о его родномъ нѣмецкомъ языкѣ. Укутанный въ свою овчину, Нейманъ помогалъ рулевому, такъ какъ въ такую погоду одному не легко управлять штурваломъ. Брызги отъ волнъ, ударявшихся въ корпусъ «Георгія», безпрестанно обдавали насъ густымъ дождемъ, а размахи качки были такъ велики, что не смотря на привычку и морскія ноги, на мостикѣ невозможно было стоять, не держась за поручни, или нактоузъ.

— А что, Нейманъ, хорошо?—спросилъ я капитана, когда огромная волна прокатила вдоль всей палубы.

— Нетъ карашо, парусно сутно луче, тамъ штормъ, арканъ (ураганъ) всё карашо.



Становище Хабарово, въ Югорскомъ Шарѣ.

— Если ужъ здѣсь не хорошо, что же мы будемъ дѣлать въ океанѣ?

— Я не знайтъ, будемъ плить, а машинъ нетъ, колеса нетъ— погибайтъ; о каспадинъ, я ошенъ, ошенъ много видалъ арканъ въ разный океанъ.

— Да я и самъ-то видѣлъ, но только не на буксирномъ колесномъ пароходѣ.

Нейманъ вздохнулъ и ничего не отвѣтилъ. Около семи часовъ утра на сѣверо-востокѣ открылся Канинъ Носъ. Съ восходомъ солнца восточный вѣтеръ нѣсколько стихъ и волненіе уменьшилось. Въ 12 часовъ пополудни «Георгій» всталъ на якорь близь берега Канина Носа, на глубинѣ 17 футъ. Высокій берегъ защищалъ насъ отъ восточнаго вѣтра и мы имѣли спокойную стоянку. Берегъ оказался совершенно безлюднымъ; нигдѣ не было видно ни одного живого существа, ни одного самоѣдскаго чума. Для исправленія поврежденныхъ помпъ и лопастей потребовалось около четырехъ часовъ; этимъ временемъ я воспользовался, чтобы спокойнымъ сномъ вознаградить себя за двѣ безсонныя ночи. Въ пятомъ часу вечера исправленія были окончены и мы снялись съ якоря. Вскорѣ вышли въ Ледовитый океанъ и, взявъ курсъ ONO$^{1}/_{2}$O, направились къ острову Колгуеву. Погода портилась все больше; восточный вѣтеръ и волненіе усиливались, пошелъ сильный дождь; плаваніе было несносное; всѣ мы маялись и безцѣльно то поднимались на верхъ, то снова сходили въ каюту. Единственнымъ развлеченіемъ былъ чай и отчасти карты. Не смотря на сильнѣйшую качку, съ Истоминымъ начали рѣже повторяться припадки морской болѣзни, и онъ снова вступилъ въ отправленіе своихъ офиціантскихъ и камердинерскихъ обязанностей, временное исправленіе которыхъ было возложено на боцмана Стрѣлкова. Въ этотъ день у Истомина явилось желаніе учиться по-нѣмецки; съ этою цѣлью онъ обратился къ А. А. Геллерману съ просьбою написать нѣмецкую азбуку и объяснить произношеніе буквъ. Похвальное желаніе любознательнаго зырянина было тотчасъ же исполнено, и Истоминъ усердно занялся зубреніемъ нѣмецкаго алфавита. Около полуночи въ буфетѣ раздался сильный стукъ; мы бросились туда и нашли несчастнаго Истомина стоявшимъ на четверенькахъ и напрасно старавшагося встать на ноги. Оказалось, что онъ такъ увлекся изученіемъ азбуки, что не замѣтилъ приближенія приступа морской болѣзни и, сразу почувствовавъ сильное головокруженіе, упалъ на палубу; тутъ же въ лужѣ изверженій плавалъ и листокъ съ нѣмецкимъ алфавитомъ. Истоминъ, увѣрявшій насъ, что совершенно освободился отъ морской болѣзни и освоился съ моремъ, былъ чрезвычайно сконфуженъ этимъ неожиданнымъ происшествіемъ. Къ утру началъ спускаться густой туманъ, такъ что въ 7 часовъ утра мы были вынуждены уменьшить ходъ на половину,

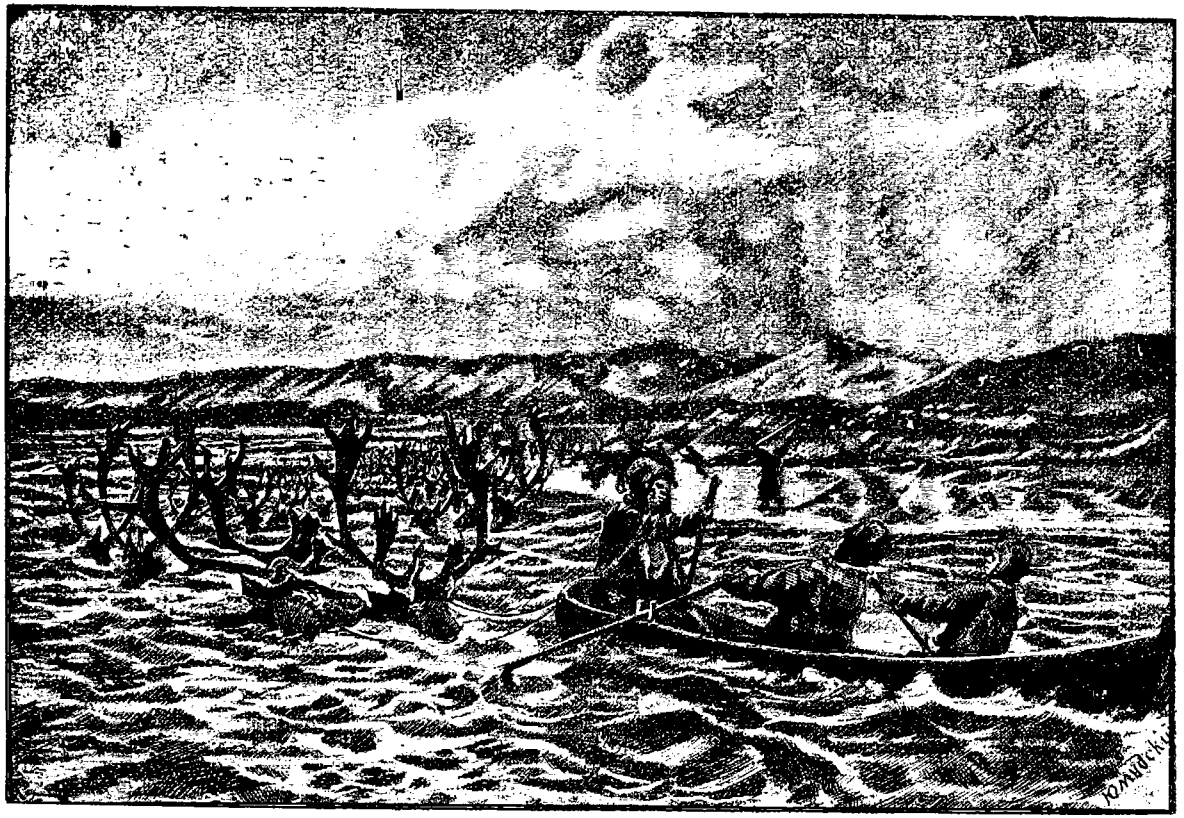
что еще болѣе увеличило качку. Въ полдень туманъ и тучи начало проносить, выглянуло солнце, и капитанъ воспользовался этимъ, чтобы сдѣлать первую обсервацію, но она не особенно удалась, такъ какъ горизонтъ былъ покрытъ туманомъ. Въ часъ пополудни открылся южный берегъ острова Колгуева. Восточный вѣтеръ доходилъ до степени шторма, и капитанъ рѣшился держаться ближе къ берегу Тиманской тундры, опасаясь въ открытомъ океанѣ потерять колеса и кожухи. Но намъ недолго удалось продержаться близь береговъ; густой туманъ вскорѣ заволокъ весь горизонтъ, и капитанъ былъ вынужденъ снова отойти мористѣе, такъ какъ плыть вдоль совершенно незнакомаго берега, при томъ же въ туманѣ, было болѣе рискованно, нежели штормовать въ океанѣ. Качка была ужасная, нигдѣ нельзя было отыскать мѣста, гдѣ было бы можно лечь или сѣсть спокойно. 20-го августа, на разсвѣтѣ, туманъ пронесло и «Георгій» снова приблизился къ берегу. Около 11-ти часовъ утра открылся мысъ Русскій Заворотъ. Мы шли на глубинѣ отъ 4-хъ до 6-ти саженей, а потому, опасаясь попасть на Печорскія кошки, удалились отъ береговъ и взяли курсъ на островъ Долгій, лежащій къ сѣверо-востоку. На этомъ переходѣ намъ пришлось выдержать настоящій штормъ, во время котораго боцманъ Стрѣлковъ едва не поплатился жизнью. Стрѣлковъ помѣщался въ лѣвой кожуховой каютѣ; въ ней было двѣ койки, расположенныя одна надъ другой; Стрѣлковъ, смѣняясь съ вахты, спалъ на верхней, а внизу лежали его вещи. Сильнымъ ударомъ волны вышибло въ каютѣ полъ и унесло въ море вмѣстѣ съ нижней койкой и вещами Стрѣлкова; самъ же Стрѣлковъ, очутившись висящимъ надъ водой, отдѣлался только испугомъ и холодной ванной. Весь этотъ день и почти всю ночь на 21-е августа насъ трепало немилосердно. О приготовленіи горячей пищи въ камбузѣ нельзя было и думать, и мы ограничивались лишь холодными закусками и чаемъ. Благодаря сильному туману, мы шли уменьшеннымъ ходомъ. Въ этихъ мѣстахъ Ледовитаго океана уже можно было ожидать встрѣчу съ льдами, наносимыми сюда восточными вѣтрами изъ Карскаго моря черезъ Югорскій Шаръ и Карскія Ворота.

Дувшій до того времени сильнѣйшій сѣверо-восточный вѣтеръ началъ переходить къ юго-востоку и туманъ сгустился еще больше. Въ шестомъ часу утра, 21-го августа, туманъ началъ рѣдѣть, минутами выглядывало изъ-за облаковъ солнце и вскорѣ мы увидѣли въ направленіи къ сѣверо-сѣверо-востоку очертанія южной оконечности острова Долгаго. Разсчитывать на продолжительность ясной погоды было невозможно, такъ какъ туманъ наносило полосами: 15—20 минутъ совершенно свѣтло, а затѣмъ, вдругъ, густая пелена тумана непроницаемой мглой окутывала все видимое пространство; поэтому мы не рѣшились слѣдовать проливомъ между островами Долгимъ и Матвѣевымъ, а должны были обогнуть ихъ. Между тѣмъ буря по-

степенно утихала и барометръ началъ замѣтно подниматься. Въ половинѣ двѣнадцатаго открылся островъ Матвѣевъ, а ровно въ полдень мы его обогнули и, пользуясь ясной погодой, полнымъ ходомъ направились къ Югорскому Шару. Въ морѣ была небольшая зыбь и кое-гдѣ серебрились, освѣщаемые солнцемъ, небольшіе куски плавающаго льда. Эти льдины въ первое время привели насъ въ смущеніе, такъ какъ мы приняли ихъ за авангардъ густой массы полярнаго льда, но тщательный осмотръ горизонта успокоилъ насъ. Въ третьемъ часу пополудни показался едва замѣтный берегъ острова Вайгача. Вокругъ парохода то и дѣло показывались изъ воды головы тюленей и мелькали тутъ и тамъ морскіе зайцы. День установился прекрасный и благопріятное состояніе барометра давало намъ полную надежду безпрепятственно войти въ Карское море, тотчасъ же по окончаніи въ Югорскомъ Шарѣ необходимыхъ исправленій парохода и перемѣны воды въ котлахъ. Не полагаясь на правильность морскихъ картъ, капитанъ безпрестанно дѣлалъ промѣры; глубина колебалась между 7 и 19 саженями. По мѣрѣ приближенія къ Югорскому Шару берега материка и острова Вайгача все болѣе и болѣе сливались въ одну полосу и вскорѣ сдѣлалось невозможнымъ распознать входъ въ проливъ. Слѣдуя заранѣе проложеннымъ курсомъ, капитанъ былъ увѣренъ, что мы прямо идемъ въ проливъ, но для большей безопасности мы рѣшились справиться у самоѣдовъ, чумъ которыхъ виднѣлся близь берега. «Георгій» остановилъ машину и мы съѣхали на берегъ и направились къ чуму. Цѣлая стая самоѣдскихъ собакъ встрѣтила насъ оглушительнымъ лаемъ, вызвавшимъ самоѣдовъ изъ чума. Къ намъ вышелъ старикъ-самоѣдъ и трое дѣтей; увидя насъ, дѣти бросились бѣжать, а старикъ ввелъ насъ въ чумъ. Самоѣдъ не говорилъ по-русски и въ этомъ случаѣ пришлось прибѣгнуть къ услугамъ Истомина. Самоѣдъ сообщилъ, что то мѣсто, гдѣ стоитъ «Георгій» и есть начало пролива и что въ становищѣ Хабарово стоитъ какое-то парусное судно, а за нѣсколько дней до нашего прихода онъ видѣлъ въ морѣ пароходы. Всѣ эти свѣдѣнія были для насъ крайне интересны, и мы поспѣшили идти въ Хабарово, чтобы подробнѣе узнать объ этихъ пароходахъ, предполагая, что это были «Warna» и «Dyamphna». Прощаясь съ самоѣдомъ, я далъ ему пачку табаку и небольшую бутылку водки; этотъ неожиданный подарокъ привелъ его въ неописанный восторгъ, и онъ, не отводя бутылку отъ рта, тутъ же осушилъ ее. Черезъ нѣсколько минутъ мы были уже на пароходѣ и двинулись дальше по зеркальной поверхности Югорскаго Шара. Справа тянулся безжизненный берегъ материка, а слѣва—угрюмый Вайгачъ. Мы медленно подвигались впередъ, не переставая дѣлать промѣры. Вскорѣ показались впереди огромное деревянное строеніе и мачты паруснаго судна, принятаго нами за «William Barentz». Обогнувъ небольшой мысокъ, «Георгій» бросилъ якорь близь ста-

новища Хабарово или Никольскаго. Тотчасъ же къ намъ подошла шлюпка съ двумя пассажирами; прибывшіе оказались норвежцами съ стоявшей тамъ норвежской шхуны «Haabet». Одинъ изъ нихъ былъ капитанъ шхуны, а другой повѣренный Сибирякова, наблюдавшій за постройкой въ Югорскомъ Шарѣ огромнаго амбара для склада товаровъ, назначенныхъ къ отправкѣ въ Сибирь. Амбаръ доставленъ въ Югорскій Шаръ въ разобранномъ видѣ изъ Тромсё въ Норвегіи и снова собранъ норвежскими рабочими. Повѣренный Сибирякова г. Грёнбекъ, говорящій прекрасно по-русски, узнавъ о цѣлѣ нашего плаванія, сообщилъ намъ, что экипажъ парохода «Warna» на шлюпкахъ благополучно достигъ острова Вайгача и здѣсь былъ принятъ на бортъ случайно проходившими пароходами Сибирякова «Норденшильдъ» и «Обь», на которыхъ члены полярной экспедиціи и отправились въ одинъ изъ портовъ сѣверной Норвегіи. По сообщенію экспедиціи, ея пароходъ «Warna» былъ сломанъ льдомъ и пошелъ ко дну, пароходъ же датской полярной экспедиціи «Dyamphna» остался во льдахъ и объ его участи не было ничего извѣстно, точно такъ же какъ и объ участи «William Barentz». Получивъ эти свѣдѣнія, мы считали нашу миссію оконченною и рѣшили возвратиться обратно, какъ только окончимъ необходимыя исправленія. Грёнбекъ и капитанъ «Haabet», ознакомившіеся съ рейдомъ становища, указали намъ наиболѣе удобную якорную стоянку. Вслѣдъ за норвежцами одна за другой начали приставать шлюпки съ самоѣдами и русскими промышленниками изъ Пустозерска, пріѣзжающими сюда на лѣто. Вскорѣ палуба «Георгія» переполнилась посѣтителями, засыпавшими вопросами насъ и команду. Съ берега пріѣхалъ еще одинъ норвежецъ Гай, уполномоченный купца, строившаго сибиряковскій амбаръ. Гай также довольно свободно говоритъ по-русски. Работы по сооруженію амбара приходили къ концу и норвежцы торопились скорѣе выбраться изъ Югорскаго Шара, чтобы въ немъ не зазимовать. Чтобы не терять времени на «Георгіи», тотчасъ же принялись за исправленія, разсчитывая на слѣдующій день пуститься въ обратное плаваніе. Погода стояла прекрасная, полнѣйшее безвѣтріе устраняло всякое опасеніе появленія льда изъ Карскаго моря. Промышленники настойчиво увѣряли насъ, что ледъ отогнанъ значительно восточнѣе Югорскаго Шара и что только сильный вѣтеръ можетъ пригнать его, но и то не раньше нѣсколькихъ дней. Мы положились на эти завѣренія старожиловъ и даже предполагали обогнуть восточный берегъ острова Вайгача и выйти въ Ледовитый океанъ черезъ Карскія Ворота. Въ пріятной надеждѣ на скорое возвращеніе, мы легли спать, пользуясь спокойной якорной стоянкой. За ночь погода сильно измѣнилась къ худшему; задулъ сѣверный вѣтеръ и пошелъ проливной дождь, временами вмѣстѣ съ снѣгомъ. Не смотря на отвратительную погоду, я все-таки рѣшился съѣхать

на берегъ осмотрѣть становище и пріобрѣсти отъ промышленниковъ шкуры бѣлыхъ медвѣдей и моржевые клыки. Взявъ съ собой Истомина, я на норвежской шлюпкѣ съѣхалъ на берегъ. Становище Хабарово состоитъ изъ нѣсколькихъ плохо сколоченныхъ избушекъ, служащихъ временнымъ пріютомъ для пріѣзжающихъ промышленниковъ. Между избушками врыты въ землю высокіе шесты съ перекладинами, на которыхъ развѣшаны шкуры бѣлыхъ медвѣдей и другихъ звѣрей, промышленныхъ остающимися здѣсь на зиму самоѣдами. Кромѣ этихъ построекъ, тутъ же разбросанъ въ разныхъ мѣстахъ десятокъ самоѣдскихъ чӯмовъ. Нѣсколько въ сторонѣ выстроена небольшая часовенка, вся увѣшанная образами, жертвованными промышленниками. Въ часовнѣ на особомъ столикѣ положены разной величины восковыя свѣчи и стоимость ихъ обозначена мѣдными монетами, лежащими противъ каждаго сорта свѣчей. Иногда сюда пріѣзжаетъ изъ Пустозерска священникъ и совершаетъ въ часовнѣ богослуженія. Одинъ изъ промышленниковъ выбирается старостой часовни и завѣдуетъ жертвованными деньгами и выручаемыми отъ продажи свѣчей. Вправо отъ становища возвышается огромный деревянный амбаръ, о которомъ я упоминалъ выше. На берегу меня встрѣтилъ одинъ изъ промышленниковъ, Иванъ Александровичъ, фамилію его забылъ, и пригласилъ меня къ себѣ въ избу. Едва мы вошли въ комнату, какъ туда же начали собираться и другіе промышленники, а за ними пожаловали и самоѣды, вообще не упускающіе случая поглазѣть. Здѣшніе самоѣды почти не говорятъ по-русски и только нѣкоторые кое-какъ объясняются ломанымъ русскимъ языкомъ. За то всѣ русскіе промышленники и зыряне говорятъ по-самоѣдски, какъ настоящіе самоѣды. Между собой русскіе промышленники очень часто разговариваютъ по-самоѣдски, особенно если приходится имъ вести дѣла съ людьми незнающими самоѣдскаго языка. Во всемъ остальномъ мѣстные самоѣды почти ничѣмъ не отличаются отъ своихъ новоземельскихъ единоплеменниковъ; та же грязь въ домашней обстановкѣ и въ одеждѣ, та же склонность къ чрезмѣрному употребленію спиртныхъ напитковъ. На сколько я успѣлъ ознакомиться съ самоѣдами въ Югорскомъ Шарѣ, они мнѣ показались значительно менѣе развитыми, нежели новоземельскіе. Граматнаго самоѣда здѣсь нѣтъ ни одного, тогда какъ на Новой Землѣ большинство самоѣдовъ читаетъ и пишетъ по-русски. Что касается благосостоянія и условій жизни, то и въ этомъ отношеніи самоѣды Югорскаго Шара уступаютъ новоземельскимъ. Мѣстные самоѣды находятся въ полной зависимости отъ эксплоатирующихъ ихъ русскихъ промышленниковъ и зырянъ, къ которымъ перешли почти всѣ самоѣдскіе стада оленей. Бывшіе владѣльцы обширныхъ стадъ въ настоящее время за самое ничтожное вознагражденіе служатъ у своихъ эксплоататоровъ въ качествѣ пастуховъ. Промышленники также



Переправа оленей черезъ Югорскій Шаръ.

нанимаютъ раззорившихся самоѣдовъ на зимніе промыслы бѣлыхъ медвѣдей, моржей, тюленей и пр. у береговъ Карскаго моря и Ледовитаго океана. Всю добычу они цѣликомъ представляютъ хозяевамъ, когда послѣдніе пріѣзжаютъ въ Югорскій Шаръ, получая взамѣнъ, иногда очень цѣнной добычи, самое ограниченное количество пороха и съѣстныхъ припасовъ. Въ тѣсной избушкѣ, переполненной народомъ, сдѣлалось нестерпимо душно и жарко, къ тому же и спицефическіе ароматы самоѣдскаго одѣянія доставляли весьма мало удовольствія, и я поспѣшилъ на воздухъ, чтобы окончить осмотръ становища. Не смотря на дождь, всѣ находившіеся въ избушкѣ промышленники и самоѣды гурьбой слѣдовали за мной. Выйдя изъ комнаты, мнѣ пришлось наблюдать интересное зрѣлище — переправу черезъ проливъ оленьихъ стадъ, пасшихся въ теченіе всего лѣта на островѣ Вайгачѣ и отправляемыхъ на зиму въ тундру. На берегу Вайгача была видна масса оленей, окруженныхъ самоѣдскими собаками; нѣсколько самоѣдовъ сѣли въ лодку, за кормой которой были привязаны два оленя. Какъ только лодка тронулась отъ берега, бывшіе на берегу самоѣды при помощи собакъ начали сгонять оленей въ воду. Въ проливѣ было довольно значительное волненіе и промышленники начали сомнѣваться въ успѣшности переправы. Такъ и случилось; когда стадо, плывшее за привязанными къ лодкѣ оленями, достигло средины пролива, одинъ изъ привязанныхъ оленей оторвался, а вслѣдъ за нимъ и другой, и оба повернули обратно къ Вайгачу, куда повернуло также и остальное стадо. Этимъ и окончились попытки переправить оленей черезъ проливъ и пришлось отложить переправу до болѣе благопріятной погоды. Купивъ нѣсколько медвѣжьихъ шкуръ, я направился къ берегу; моя нѣбольшая шлюпка оказалась на половину наполненной водою. Выкачавъ воду, Истоминъ взялся за весла, а я сѣлъ на руль. Волненіе было сильное, и мы то и дѣло черпали воду, то носомъ, то бортами; приходилось безпрерывно отливать воду изъ шлюпки; мы оба промокли до костей, а до парохода было не близко; почти на половинѣ пути обломались у нашей шлюпки обѣ уключины и насъ едва не опрокинуло. Съ большимъ трудомъ намъ удалось добраться до норвежской шхуны, стоявшей къ берегу ближе нашего парохода. На шхунѣ исправили уключины у шлюпки, и мы, промокшіе и прозябшіе, благополучно возвратились на «Георгій». Въ каютѣ я засталъ норвежскихъ гостей, пріѣхавшихъ приглашать насъ къ себѣ на шхуну, но мы уговорили ихъ остаться съ нами обѣдать. За обѣдомъ Грёнбекъ очень много разсказывалъ о своихъ путешествіяхъ по Сибири и о плаваніяхъ съ профессоромъ Норденшильдомъ. По окончаніи постройки амбара, Грёнбекъ предполагалъ отправиться въ Обдорскъ на оленяхъ, ожидавшихъ его въ Югорскомъ Шарѣ. Въ то время какъ мы сидѣли въ каютѣ, вѣтеръ крѣпчалъ все больше и больше и къ вечеру достигъ почти степени

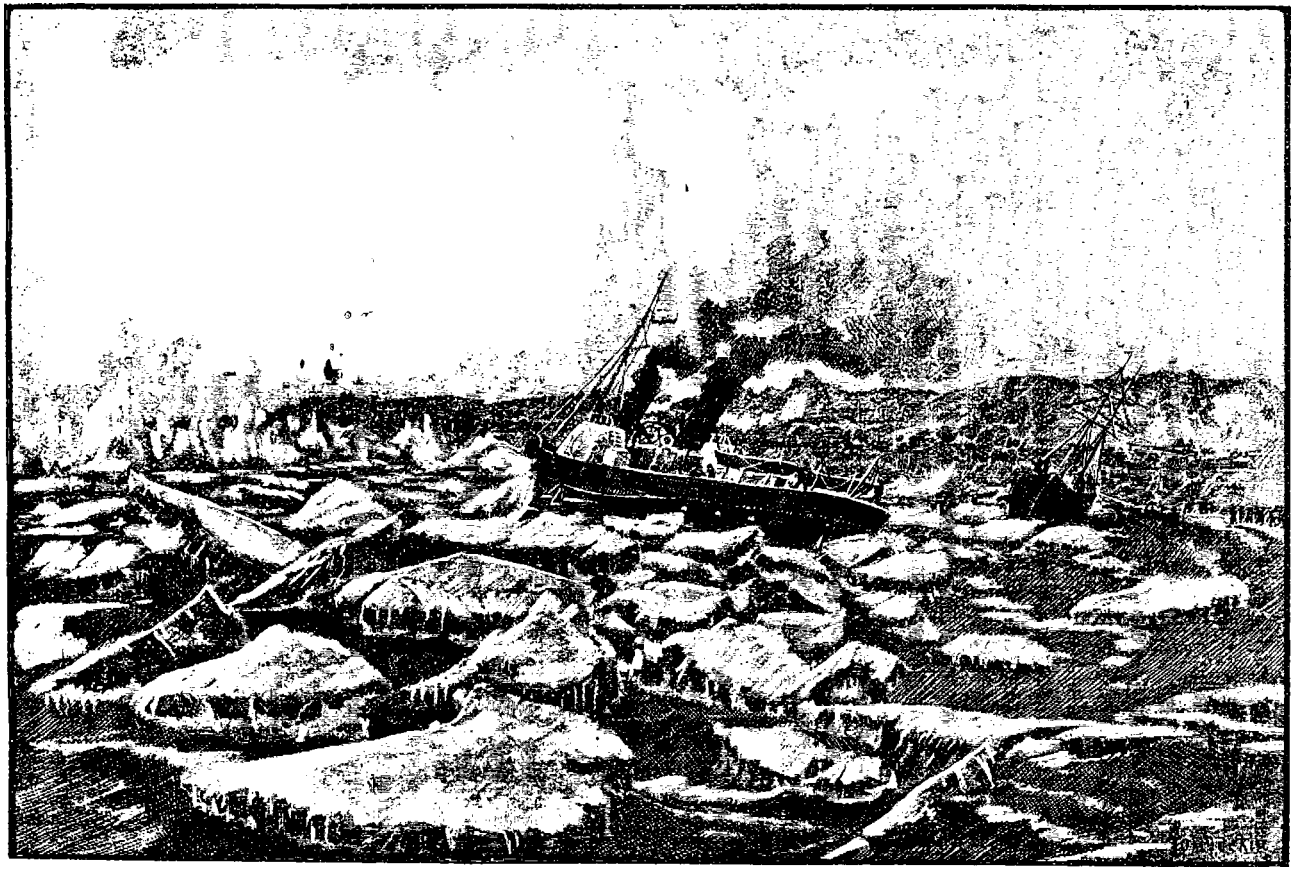
шторма отъ нордъ-оста. Температура сильно понизилась и въ темнотѣ можно было различать бѣлыя полосы льда, плывшія по проливу въ направленіи къ западу. Для предосторожности отдали второй якорь и начали разводить пары, чтобы быть готовыми ко всякимъ случайностямъ.

Мы надѣялись уйти изъ Югорскаго Шара рано утромъ 23-го августа, но сбыться этимъ надеждамъ не пришлось. Около полуночи мы, сидя въ каютѣ, почувствовали довольно сильный толчекъ и въ теченіе нѣсколькихъ секундъ дрожаніе всего парохода. О происхожденіи толчка нетрудно было догадаться даже въ первый моментъ; мы бросились на верхъ и глазамъ представилась слѣдующая картина: весь Югорскій Шаръ былъ переполненъ огромными льдинами, быстро и съ шумомъ несшимися отъ востока къ западу; ближайшая къ пароходу часть пролива также уже начала наполняться льдинами, изъ которыхъ одна съ силою ударилась о корпусъ «Георгія»; норвежская шхуна «Haabet» была почти со всѣхъ сторонъ окружена льдинами и сообщеніе съ нею сдѣлалось невозможнымъ. Капитанъ шхуны и Гай уѣхали съ парохода вскорѣ послѣ обѣда, а Грёнбекъ провелъ съ нами всю роковую ночь на 23-е августа. Положеніе колеснаго «Георгія» среди этой съ ревомъ движущейся массы полярнаго льда, съ минуты на минуту становилось все болѣе и болѣе критическимъ и неизбѣжность катастрофы вскорѣ сдѣлалась очевидною. Наибольшей силы штормъ достигъ около пяти часовъ утра 23-го августа; быстрое теченіе изъ Карскаго моря и жестокій нордъ-остъ гнали по проливу огромнѣйшія льдины, громоздившіяся одна на другую и съ страшнымъ шумомъ разбивавшіяся другъ о дружку. Въ пятомъ часу утра якорныя цѣпи шхуны «Haabet» не устояли подъ напоромъ льда и шхуну начало дрейфовать и вскорѣ сорвало съ якорей и понесло къ берегу; помочь «Haabet» мы не имѣли никакой возможности, такъ какъ сами находились въ положеніи въ сто разъ худшемъ, нежели норвежцы, и съ минуты на минуту ожидали ихъ участи. Ровно въ 5 часовъ 15 минутъ утра лопнула цѣпь праваго якоря, и «Георгій» начало медленно сносить къ западу; черезъ четверть часа лопнула вторая цѣпь. Намъ остался одинъ исходъ для спасенія экипажа и парохода—это всѣми силами стараться выброситься на берегъ, въ противномъ случаѣ намъ угрожала неминуемая гибель, если бы «Георгій» унесло въ океанъ вмѣстѣ со льдомъ. Въ пять съ половиною часовъ былъ поставленъ парусъ и машинѣ данъ полный ходъ. Не смотря на то, что послѣ первыхъ же оборотовъ колесъ ихъ лопатки обратились въ щепы отъ ударовъ о льдины, благодаря парусу и отчаянной работѣ, хотя и обломанныхъ колесъ, намъ удалось выброситься на песчаную мель, футахъ въ тридцати отъ берега. Наше положеніе было не изъ завидныхъ; значительное движеніе полярнаго льда наводило насъ на мысль о возможности

окончательнаго наступленія зимы; кромѣ того, тревожила насъ неизвѣстность въ какомъ состояніи корпусъ и машина «Георгія» послѣ столькихъ ударовъ о льдины. Но пуще всего насъ пугала возможность зимовки въ Югорскомъ Шарѣ, или возвращенія обратно сухимъ путемъ черезъ тундру, безъ теплой одежды для команды и достаточнаго количества съѣстныхъ припасовъ. Штормъ съ сильнымъ дождемъ и снѣгомъ продолжался до самаго вечера и масса льда самыхъ причудливыхъ очертаній не переставала двигаться нескончаемой панорамой передъ нашими глазами. Было особенно красиво, когда быстро несущаяся по проливу высокая льдина наскакивала на мель и съ сильнымъ трескомъ валилась въ воду вся ея надводная часть, поднимая цѣлую тучу брызгъ и мелкихъ ледяныхъ осколковъ. Когда въ насъ улеглось первое впечатлѣніе происшедшей катастрофы, было приступлено къ осмотру поврежденій. Къ нашему счастію всѣ они оказались исправимыми, имѣвшимися у насъ подъ руками средствами. Подводная часть «Георгія» почти не потерпѣла при аваріи и только въ одномъ или двухъ мѣстахъ были найдены незначительныя углубленія отъ ударовъ льда. Но чему больше всего досталось, такъ это лопастямъ. На обоихъ колесахъ не нашлось ни одной цѣлой лопасти и нѣкоторые желѣзные прутья колесъ были значительно согнуты. Весьма серьезную утрату составляла потеря обоихъ якорей, безъ которыхъ нельзя было и думать объ обратномъ плаваніи. Хотя у якорей и были буйки, по которымъ можно было отыскать ихъ мѣстонахожденіе, но могло случиться, что буйки могли быть сорваны и унесены льдомъ. Къ вечеру, протискиваясь между льдинами, пріѣхали къ намъ норвежцы и промышленники; первые такъ же, какъ и мы, были не особенно веселы при тогдашней неприглядной обстановкѣ и мрачномъ будущемъ. Часамъ къ восьми вечера штормъ началъ стихать и уровень воды въ проливѣ нѣсколько понизился, ледъ продолжалъ двигаться массою. Въ теченіе всей ночи и на слѣдующій день погода мало измѣнилась, хотя вѣтерь и значительно стихъ, но ненастье, холодъ и ледоходъ продолжались. Въ надеждѣ на скорое окончаніе ледохода, было рѣшено на слѣдующій день приступить съ помощью самоѣдовъ къ выгрузкѣ парохода и затѣмъ пытаться сняться съ мели. Съ вечера были наняты самоѣды съ лодками для выгрузки угля, а съ ранняго утра 24-го августа на пароходѣ закипѣла работа. Если на «Георгіи» царила необыкновенная грязь во время нагрузки угля въ Архангельскѣ, то трудно описать, что творилось на немъ теперь. Угольная пыль проникала положительно всюду и черезъ нѣсколько времени «Георгій» казался какъ бы покрытымъ трауромъ. Изъ трюмовъ уголь выгружали въ лодки, а изъ нихъ уже на берегъ. Самоѣды работали вяло и требовали постоянныхъ понуканій. Въ этотъ день выгрузку продолжали до одиннадцати часовъ вечера. Ледоходъ не прекращался и

25-го августа. Опасаясь зазимовать съ «Георгіемъ» въ Югорскомъ Шарѣ и пропустить возможность своевременно возвратиться въ Архангельскъ, я объявилъ своимъ спутникамъ, что свои обязательства къ голландскому полярному комитету я считаю выполненными, а потому, если черезъ два дня окончательно не выяснится вопросъ о возможности снять «Георгій» съ мели и идти обратно, то я предприму путешествіе черезъ тундру и для этой цѣли послалъ нарочнаго къ самоѣдамъ, кочевавшимъ съ оленями въ 25 верстахъ отъ Хабарова, чтобы условиться съ ними насчетъ доставленія меня въ Пустозерскъ. За это спутники мои обрушились на меня цѣлымъ градомъ упрековъ, но, не смотря на это, я все-таки не оставилъ своего рѣшенія, которому, однако, не суждено было осуществиться. Въ ночь съ 25-го на 26-е августа замѣтили, что ледъ въ проливѣ остановился; мы не знали радоваться ли этому или нѣтъ, такъ какъ остановка льда могла быть для насъ и полезной и пагубной: въ первомъ случаѣ можно было ожидать обратнаго движенія льда въ Карское море, а во второмъ—даже легкій морозъ могъ сковать Югорскій шаръ ледяными оковами и оставить здѣсь «Георгій» на зиму. Къ утру 26-го августа ледъ пошелъ обратно изъ Ледовитаго океана въ Карское море; обратный ледъ шелъ уже нетакою густой массой и самъ по себѣ былъ чрезвычайно рыхлый, разъѣдененный соленой водой океана. Въ Карскомъ морѣ ледъ необыкновенно прозраченъ и крѣпокъ, такъ какъ вода въ Карскомъ морѣ, благодаря впадающимъ въ него огромнымъ сибирскимъ рѣкамъ, чрезвычайно прѣсна и иногда употребляется для питья. Гуляя по берегу, на каждомъ шагу можно было наткнуться на большія глыбы льда, выброшенныя волненіемъ; ледъ былъ настолько рыхлый, что достаточно было неособенно сильнаго удара палкой, чтобы онъ разсыпался какъ кусокъ снѣга. Весь ближайшій къ становищу берегъ былъ усѣянъ обломками лопастей «Георгія». Одновременно съ выгрузкой угля исправлялись кожухи и лопасти подъ наблюденіемъ старшаго машиниста. Послѣ долгихъ поисковъ потерянныхъ якорей, капитану Нейману наконецъ удалось отыскать одинъ изъ нихъ и этимъ значительно облегчить снятіе «Георгія» съ мели. На другой день, 27-го августа, весь уголь былъ выгруженъ и капитанъ попробовалъ сняться съ мели; завезли якорь, развели пары и при помощи паруса разсчитывали двинуться съ мѣста. Послѣ нѣсколькихъ неудачныхъ попытокъ сойти съ мели, «Георгій» началъ наконецъ медленно подаваться назадъ и черезъ нѣсколько минутъ подъ килемъ была уже значительная глубина. Всѣ вздохнули свободнѣе и на душѣ стало радостнѣе. Норвежцы сошли съ мели раньше насъ и тотчасъ же, какъ только увидѣли «Георгія» на свободной водѣ, пріѣхали насъ поздравлять. Сооруженіе амбара окончилось, норвежцамъ было необходимо спѣшить во-свояси, почему капитанъ «Haabet» усердно просилъ насъ выбуксировать его шхуну изъ

Югорскаго Шара въ океанъ. Во время аваріи «Георгія», норвежцы оказывали намъ не мало услугъ, такъ что мы охотно согласились исполнить ихъ просьбу. Количество льда въ проливѣ съ каждымъ днемъ все уменьшалось, а вмѣстѣ съ тѣмъ возростала надежда на скорый выходъ изъ Югорскаго Шара. Какъ только «Георгій» сошелъ съ мели, на него начали снова грузить уголь, явившійся единственной помѣхой немедленному плаванію. Въ этотъ день передъ вечеромъ на берегу раздалась учащенная пальба изъ ружей. Оказалось, что въ проливъ входятъ большіе карбасы промышленниковъ, пришедшихъ изъ устьевъ Печоры, чтобы забрать изъ Югорскаго Шара рабочихъ и продукты ихъ промысловъ. Съ карбасовъ также отвѣчали ружейными выстрѣлами. Карбасы, числомъ четыре, шли подъ парусами, медленно и осторожно пробираясь между льдинами. Все хабаровское населеніе высыпало на берегъ встрѣчать земляковъ и еще далеко отъ берега обмѣнивалось взаимными привѣтствіями съ прибывшими. Я также съѣхалъ на берегъ, чтобы узнать отъ пріѣхавшихъ о состояніи льда въ океанѣ. Пустозеры сообщили мнѣ, что море совершенно свободно отъ льда и только близь Вайгача плаваетъ еще значительное количество разбитаго льда. Прибывшіе карбасы провели въ пути отъ устьевъ Печоры до Югорскаго Шара болѣе мѣсяца, отстаиваясь отъ непогодъ и противныхъ вѣтровъ въ Хайпудырской губѣ и у острововъ Долгаго и Матвѣева. Между прибывшими находился ветеранъ-промышленникъ, много лѣтъ посѣщавшій Новую Землю, Вайгачъ и Карское море; этотъ старикъ сразу узналъ нашъ «Георгій» на которомъ онъ служилъ лоцманомъ, когда «Георгій» еще плавалъ по рѣкѣ Печорѣ, для которой и былъ построенъ, кажется, по заказу покойнаго М. К. Сидорова. Всѣ карбасы были сверху до низу загромождены всевозможнымъ скарбомъ самоѣдскаго домашняго обихода и провизіей для самоѣдовъ, остающихся на зимніе промыслы на Вайгачѣ и въ нѣкоторыхъ пунктахъ побережья Карскаго моря. На палубахъ тѣснились самоѣдскія семьи, тутъ же заливались громкимъ лаемъ десятки самоѣдскихъ собакъ, обрадованныхъ окончаніемъ необычнаго для нихъ путешествія. Съ прибытіемъ карбасовъ у промышленниковъ и самоѣдовъ появилась водка, первоначальные запасы которой давно уже истощились и въ послѣднее время они получали за разныя услуги небольшія порціи водки отъ насъ и отъ норвежцевъ. На берегу въ становищѣ царило полное оживленіе; въ избушкахъ промышленниковъ слышалась пѣсня, а изъ чумовъ доносилась брань перепившихся самоѣдовъ, отказавшихся въ этотъ вечеръ отъ погрузки угля. Рано утромъ, 28-го августа, команда «Георгія» снова приступила къ погрузкѣ угля на пароходъ; самоѣды же отсутствовали. Къ завтраку мы были приглашены на шхуну «Haabet», въ каютѣ которой гостепріимные норвежцы предложили намъ всѣ деликатесы ихъ морской провизіи



Катастрофа 22 августа 1883 г.

и напитковъ; щедрость эту можно объяснить только близкимъ возвращеніемъ домой, на что они очевидно разсчитывали, но какъ оказалось впослѣдствіи совершенно напрасно. Въ концѣ 1883 года я былъ въ Тромсё и посѣтилъ Гая; въ его семьѣ я встрѣтилъ гостепріимство полное скандинавскаго искренняго радушія. На вопросъ какъ онъ возвратился изъ Югорскаго Шара, Гай отвѣчалъ, что они съ завистью смотрѣли на удалявшійся «Георгій», а имъ пришлось, благодаря противнымъ вѣтрамъ, почти шесть недѣль безцѣльно бороздить негостепріимныя воды Ледовитаго океана. Во время этого полуторомѣсячнаго плаванія норвежцы терпѣли недостатокъ въ нѣкоторыхъ съѣстныхъ припасахъ. Тутъ я шутя напомнилъ Гаю объ ихъ роскошномъ завтракѣ въ Югорскомъ Шарѣ. «О это ничего, возразилъ Гай, за то мы васъ все время вспоминали съ благодарностью за вашъ чай, который вы намъ подарили». На «Haabet» мы провели время до вечера, а затѣмъ вмѣстѣ съ хозяевами перешли къ намъ на «Георгій». На палубѣ мы застали почти всѣхъ пустозеровъ-хозяевъ, явившихся съ предложеніемъ различныхъ продуктовъ. Тутъ же жались и самоѣды, спрятавъ руки подъ малицу и какъ-то безучастно глядя на все окружающее. Пустозеры наперерывъ предлагали намъ различные вопросы, начиная съ политики и кончая существовавшими въ Архангельскѣ цѣнами на различные припасы. Больше всего интересовали ихъ архангельскія цѣны на хлѣбъ. Хлѣбъ, сплавляемый по рѣкѣ Печорѣ, для продажи въ Запечорскомъ краѣ Архангельской губерніи, обыкновенно, всегда дешевле хлѣба въ самомъ Архангельскѣ и остальныхъ уѣздахъ. Пустозеры, повидимому, отлично знали архангельскія цѣны, но имъ хотѣлось услышать ихъ отъ насъ, чтобы присутствующіе тутъ самоѣды убѣдились въ сравнительной дешевизнѣ продаваемаго имъ хлѣба. «Вотъ видите, самоѣдики,—обратился къ нимъ съ лукавой улыбкой одинъ изъ промышленниковъ,—въ Архангельскѣ-то хлѣбъ чуть не вдвое дороже нашего, а вы жалуетесь, что мы васъ обижаемъ, къ тому жъ и другой товаръ тамъ подороже нашего; послушайте, что господа говорятъ». На слова хитраго промышленника самоѣды ничего не отвѣчали и, переглядываясь между собой, вѣроятно, думали — ладно, братъ, болтай, знаемъ мы вашу дешевизну. Хотя кромѣ пары плохенькихъ моржовыхъ клыковъ, никто ничего у нихъ не купилъ, тѣмъ неменѣе избавиться отъ непрошенныхъ посѣтителей было не легко. Когда мы спустились въ каюту, вслѣдъ за нами одна за другой начали появляться малицы пустозеровъ, очень непринужденно и безъ всякаго приглашенія располагавшихся въ нашей тѣсной каютѣ. Волей-неволей пришлось угощать ихъ чаемъ и водкой. Особенно добросовѣстно угостился Иванъ Александровичъ, котораго уже утромъ нашли спящимъ богатырскимъ сномъ на машинномъ люкѣ. На слѣдующее утро погрузка угля была окончена; кожухи и колеса приведены снова въ вполнѣ

исправное состояніе, и «Георгій» былъ совершенно готовъ къ выходу въ море. 29-го августа намъ не удалось выйти изъ Югорскаго Шара, изъ опасенія поломать лопасти о плавающій въ проливѣ ледъ, и мы отложили отплытіе до слѣдующаго дня. Въ этотъ же день отправлялся въ путь и Грёнбекъ, а еще черезъ нѣсколько дней предполагали оставить Хабарово и промышленники, уѣзжающіе отсюда частью на оленяхъ черезъ тундру, частью же моремъ на карбасахъ. Такимъ образомъ, въ первыхъ числахъ сентября людная хабаровская колонія должна была опустѣть до будущаго года. Остававшіеся въ становищѣ самоѣды при первыхъ же морозахъ начнутъ свои зимніе промыслы и также разбредутся изъ Хабарова. Я съѣхалъ на берегъ, гдѣ Грёнбекъ хлопоталъ около своего своеобразнаго каравана, укладывая въ небольшія сани свой багажъ и провизію; самоѣды, нанятые Грёнбекомъ, также разбирали и укладывали въ сани чумъ, для ночлега и остановокъ во время предстоявшаго имъ длиннаго пути до Обдорска. Этотъ путь изобиловалъ всевозможными неудобствами, такъ какъ тундра еще не промерзла и приходилось ѣхать въ саняхъ прямо по болоту. На особыхъ саняхъ укрѣплена была небольшая лодка для переправы черезъ рѣки. Видя приготовленія къ осеннему путешествію по тундрѣ и слушая разсказы Грёнбека объ испытанныхъ имъ раньше прелестяхъ подобныхъ путешествій, я въ душѣ былъ очень радъ, что не поторопился исполнить свое намѣреніе ѣхать въ Пустозерскъ на оленяхъ. Всѣ неудобства, испытанныя мною во время трепанія въ океанѣ нашего «Георгія», совершенно блѣднѣютъ при сравненіи ихъ съ лишеніями, сопряженными съ путешествіями по тундрамъ. Грёнбекъ избралъ этотъ путь по необходимости, такъ какъ пароходы «Обь» и «Норденшильдъ» не могли проникнуть въ устья сибирскихъ рѣкъ, а на одномъ изъ этихъ пароховъ и долженъ былъ отправиться Грёнбекъ. Погода съ утра стояла отвратительная; густой туманъ окутывалъ окрестности и нѣсколько разъ начинался проливной дождь, а въ промежуткахъ падалъ снѣгъ большими хлопьями. Туманъ не позволялъ наблюдать за состояніемъ льда въ проливѣ; вслѣдствіе этого, капитанъ Нейманъ нѣсколько разъ выѣзжалъ на шлюпкѣ, по возможности дальше отъ берега, и всякій разъ возвращался съ неутѣшительными свѣдѣніями: ледъ продолжалъ идти еще въ значительной массѣ. Тѣмъ не менѣе капитанъ рѣшилъ во что бы то ни стало попытаться уйти въ море, о чемъ былъ предупрежденъ и капитанъ норвежской шхуны «Haabet». Вечеръ мы снова провели съ норвежцами и постарались раньше лечь спать, такъ какъ никто изъ насъ не разсчитывалъ на спокойный сонъ въ океанѣ. У всѣхъ насъ было одно желаніе поскорѣе возвратиться въ Архангельскъ, такъ какъ безцѣльное и бездѣятельное пребываніе въ Югорскомъ Шарѣ успѣло всѣмъ опротивѣть, а жизнь въ постоянномъ страхѣ за завтрашній день совсѣмъ не

располагала къ дальнѣйшему пребыванію въ немъ. Подъ вліяніемъ овладѣвшаго нами желанія поскорѣе выбраться изъ негостепріимнаго Югорскаго Шара, мы почти не думали способенъ ли «Георгій» послѣ выдержанной имъ во льду аваріи, благополучно совершить переходъ по океану, да еще въ такое позднее время года. Впрочемъ, и лучше что мы были свободны отъ этихъ сомнѣній, такъ какъ все равно не было другихъ средствъ доставить команду изъ Югорскаго Шара въ Архангельскъ. Только въ крайнемъ случаѣ, еслибы оказалось невозможнымъ снять «Георгій» съ мели, его экипажу предстояло бы совершить путешествіе черезъ тундру пѣшкомъ, а при нашихъ запасахъ одежды и провизіи едва ли многіе возвратились бы домой. А съ другой стороны не малая опасность грозила намъ въ томъ случаѣ, если бы на обратномъ пути «Георгію» пришлось не только снова выбрасываться на берегъ, но даже потерпѣть аварію, требующую посторонней помощи. Острова въ этой части Ледовитаго океана и тысячеверстное океанское восточное побережье Архангельской губерніи совершенно безлюдны, а поздней осенью нельзя разсчитывать встрѣтить на нихъ и случайныхъ обитателей-промышленниковъ. Откровенно говоря, эта мрачная перспектива представилась мнѣ уже по возвращеніи въ Архангельскъ, а во время плаванія, какъ это всегда бываетъ въ морѣ, я жилъ только настоящимъ, тотчасъ же забывая перенесенныя невзгоды и не думая о будущихъ опасностяхъ.

Ночью погода начала улучшаться; дождь совершенно прекратился, вѣтеръ стихъ и начало слегка морозить. Во вторникъ, 30-го августа, къ разсвѣту, паръ въ машинѣ былъ готовъ; оставалось только обождать пока разсѣется утренній довольно густой туманъ, чтобы сняться съ якоря. На палубѣ толпились пріѣхавшіе проститься съ нами промышленники и самоѣды. Вскорѣ пріѣхалъ Грёнбекъ и капитанъ шхуны «Haabet», чтобы окончательно сговориться относительно буксировки. На берегу виднѣлась вереница нагруженныхъ самоѣдскихъ саней, у которыхъ уныло стояли упряжные олени, предчувствуя дальнюю дорогу и съ лаемъ суетились собаки — это былъ караванъ Грёнбека, совершенно готовый тронуться въ путь. Капитанъ «Haabet» вскорѣ простился съ нами и возвратился на шхуну, на палубѣ которой видна была оживленная дѣятельность команды, приводившей такелажъ въ окончательную готовность къ обратному продолжительному океанскому плаванію. Въ шестомъ часу утра туманъ начало проносить и изъ-за небольшихъ облаковъ показалось солнце, освѣтившее своими лучами, покрытые серебристымъ инеемъ, оба берега пролива. Особенно красиво играли солнечные лучи на плывшихъ посединѣ пролива ледяныхъ глыбахъ. Прекрасная, совершенно безвѣтренная погода способствовала общему радостному настроенію нашего экипажа; всѣ приняли праздничный видъ, позабывъ, со свойственной рус-

скому человѣку скоростью, всѣ невзгоды пережитыхъ дней. Русскіе промышленники поздравляли насъ съ благополучнымъ исходомъ нашихъ неудачъ и не скупились на обильныя пожеланія счастливаго плаванія и возвращенія въ Архангельскъ. Одни только самоѣды какъ-то тупо, безучастно смотрѣли своими узенькими глазами на все окружающее; невозможно было прочитать на ихъ плоскихъ лицахъ—жаль ли имъ разставаться съ нами и особенно съ норвежцами, къ которымъ они нѣсколько привыкли и отъ нихъ, какъ и отъ насъ, получили кой-какой заработокъ, или что другое чувствовалось подъ этими грязными малицами...

Не теряя благопріятнаго времени, распростившись и проводивши посѣтителей на берегъ, начали сниматься съ якоря. Послышалось мѣрное бряцаніе выхаживаемаго якорнаго каната; на норвежской шхунѣ раздавалась громкая команда капитана и черезъ нѣсколько минутъ, когда былъ поданъ буксиръ, изъ-подъ пароходныхъ кожуховъ, одинъ за другимъ, начали показываться пѣнистые гребни, поднимаемой колесами воды. Давать машинѣ полный ходъ оказалось еще невозможно, такъ какъ навстрѣчу попадалось значительное количество отдѣльно плавающихъ крупныхъ льдинъ; поэтому «Георгій» и за нимъ «Haabet» медленно пробирались между льдинами на середину пролива. Грёнбекъ, имѣя у насъ за кормой свою шлюпку съ гребцами-самоѣдами, оставался еще нѣкоторое время на палубѣ, а затѣмъ, обмѣнявшись взаимными пожеланіями счастливаго пути, съѣхалъ на берегъ. Команды нашего парохода и норвежской шхуны съ длинными шестами расположились по бортамъ обоихъ судовъ, отводя отъ нихъ встрѣчныя небольшія льдины, болѣе же крупныя должны были огибать, лавируя въ проливѣ, что было крайне неудобно, имѣя на буксирѣ парусное судно. Пока туманъ снова не заволокъ береговъ, мы съ парохода могли видѣть напутствовавшихъ насъ Грёнбека и другихъ временныхъ обитателей Югорскаго Шара; на магазинномъ флагштокѣ развѣвался небольшой русскій флагъ, которымъ намъ салютовали съ берега. Также намъ было видно, какъ Грёнбекъ усаживался въ своемъ не особенно удобномъ экипажѣ и какъ тронулся въ путь его немногочисленный караванъ. Не долго пришлось намъ пользоваться свѣтлой погодой; быстро наступали сумерки короткаго полярнаго дня и горизонтъ все болѣе и болѣе заволакивался мглой; берега материка и Вайгача скрылись и намъ необходимо было торопиться выйти изъ льдовъ на свободную воду. Чѣмъ ближе мы подходили къ островамъ Долгому и Матвѣеву, тѣмъ рѣже попадались полосы плавающаго льда и вскорѣ, когда въ сумеркахъ показались очертанія этихъ острововъ, капитанъ Нейманъ старался поскорѣе выйти въ открытый океанъ и, при усилившемся волненіи, не считая удобнымъ продолжать дальнѣйшую буксировку шхуны «Haabet», предупредивъ объ этомъ ея капитана, приказалъ отдать буксиръ и, обмѣнявшись съ оставляемой шхуной прощаль-

нымъ салютомъ флагомъ, нѣсколько измѣнилъ курсъ, чтобы обогнуть островъ Долгій и пройти между нимъ и Матвѣевымъ. На «Haabet» поставили паруса, и она вскорѣ скрылась изъ виду. Между островами кое-гдѣ виднѣлась бѣлая пѣна буруновъ и слѣдованіе этимъ курсомъ требовало большой осмотрительности и осторожности. Постоянные промѣры показывали наибольшую глубину въ четыре сажени, тогда какъ на морскихъ картахъ эти самые мѣста отмѣчены глубиною въ пятнадцать саженей и на нихъ нѣтъ ровно никакихъ указаній на присутствіе здѣсь подводныхъ камней, благодаря чему въ тихую погоду, когда не видно буруновъ, очень не трудно выскочить на эти камни. Вообще слѣдуетъ сказать, что гидрографія этихъ мѣстъ сильно страдаетъ; прошли десятки лѣтъ съ тѣхъ поръ какъ дѣлались промѣры и описанія береговъ, а между тѣмъ въ послѣднее время, при начинающемся усиленномъ развитіи морскихъ торговыхъ сношеній европейскихъ рынковъ съ сибирскими, морской путь въ Сибирь пріобрѣтаетъ особое значеніе и требуетъ болѣе тщательнаго его изслѣдованія въ гидрографическомъ отношеніи. Благополучно пройдя проливомъ между островами въ открытый океанъ, мы встрѣтили свѣжій западный вѣтеръ и порядочную зыбь. Взяли курсъ на WSW ½ W и направились прямо къ острову Колгуеву. Ночью спустился густой туманъ и иногда выпадали дождь и снѣгъ. Въ среду, 31-го августа, вѣтеръ перешелъ къ юго-западу и быстро свѣжѣлъ, разводя сильное волненіе. Качка сдѣлалась невыносимой, и мы спѣшили къ Колгуеву, чтобы за нимъ укрыться, опасаясь потерять кожухи колесъ. Весь день 31-го августа и ночь на 1-е сентября «Георгій» трепало немилосердно; мы оставались безъ горячей пищи, такъ какъ на плитѣ камбуза не было возможности удержать какую-либо посуду. Въ пятомъ часу утра сдѣлалось немного яснѣе. Опасаясь въ туманѣ выскочить на землю, мы были принуждены идти уменьшеннымъ ходомъ, что еще больше увеличивало размахи качки. Къ половинѣ восьмого горизонтъ нѣсколько очистился отъ тумана и не вдалекѣ отъ насъ показалась южная оконечность острова Колгуева; лотъ показывалъ глубину въ тридцать футъ. Благодаря быстро стихавшему вѣтру и значительно уменьшившемуся волненію, мы больше не нуждались въ прикрытіи острова Колгуева и въ девятомъ часу утра взяли курсъ на мысъ Канинъ. Послѣ полудня, небо сдѣлалось совершенно яснымъ, вѣтеръ окончательно стихъ и только небольшая зыбь напоминала о прошедшей бурѣ. «Георгій» бороздилъ послѣднія мили такъ недружелюбно насъ принявшаго Ледовитаго океана; за Канинымъ Носомъ открывается Бѣлое море, а въ немъ уже чувствуется легче и, войдя въ него, каждый изъ насъ вздохнетъ свободнѣе. Въ шесть часовъ вечера на горизонтѣ показался едва замѣтный контуръ Канина, а около трехъ часовъ утра, 2-го сентября, мы были на его траверзѣ и перемѣнили курсъ на Городецкій

маякъ. Дальнѣйшее плаваніе по Бѣлому морю прошло вполнѣ спокойно при хорошей погодѣ и ничѣмъ особеннымъ не отличалось. Чѣмъ ближе мы подходили къ устьямъ Сѣверной Двины, тѣмъ радостнѣе дѣлалось настроеніе нашей команды; на палубѣ, по обыкновенію пустынной въ океанѣ, теперь толпилась почти вся наша команда; слышались смѣхъ, шутки, остроты. Наконецъ, 3-го сентября «Георгій» вошелъ въ Двину; попутный вѣтеръ позволилъ поставить парусъ. Покрытые зеленью двинскіе берега казались намъ роскошными южными пейзажами въ сравненіи съ недавно покинутыми угрюмыми берегами Вайгача и пустынной тундры. Въ два съ половиною часа пополудни «Георгій» застопорилъ машину и тихо подошелъ къ своей пристани въ Соломбалѣ; вся команда набожно крестилась; на всѣхъ лицахъ выражалась только одна радость и, сказать правду, было чему радоваться, такъ какъ безъ серьезныхъ опасеній трудно было надѣяться на благополучное окончаніе осенняго плаванія по Ледовитому океану на старомъ колесномъ буксирномъ пароходѣ. Въ Архангельскѣ же начали тревожиться о нашемъ долгомъ отсутствіи, такъ какъ тамъ, едва ли не на другой день послѣ нашего отплытія, сдѣлалось извѣстно о прибытіи въ Норвегію членовъ голландской полярной экспедиціи; пароходъ же Сибирякова, «Обь», мы застали въ Архангельскѣ.

Черезъ двѣ недѣли послѣ возвращенія моего изъ этого плаванія, мнѣ снова пришлось качаться по волнамъ Бѣлаго моря и Ледовитаго океана, направляясь въ Норвегію, а оттуда также моремъ въ Голландію. Во время этой поѣздки я встрѣтился въ норвежскомъ городѣ Вардё съ датской полярной экспедиціей, тогда только-что возвратившейся изъ Карскаго моря на пароходѣ «Dyamphna», а въ Амстердамѣ познакомился съ нѣкоторыми членами голландской полярной экспедиціи съ погибшаго парохода «Warna». Здѣсь я вкратцѣ изложу интересныя подробности о пребываніи въ полярныхъ льдахъ обѣихъ экспедицій, записанныя мною со словъ ихъ начальниковъ, лейтенанта А. Ховгарда и доктора Снелленъ.

М. Робушъ.

(Окончаніе въ слѣдующей книжкѣ).

ПО ЛЕДОВИТОМУ ОКЕАНУ [1].

(Изъ путевыхъ замѣтокъ).

IV.

Возвращеніе изъ Архангельска.—Въ Еретикахъ.—Посѣщеніе Колы.—Отъ Еретиковъ до норвежской границы.—Городъ Вардэ.—Встрѣча съ датской полярной экспедиціей.

ВОЗВРАЩЕНІЕ изъ Архангельска въ Петербургъ я избралъ не сухимъ путемъ, а моремъ, вокругъ Скандинавскаго полуострова, черезъ Голландію, Данію и Германію. Въ послѣднихъ числахъ сентября, передъ самымъ окончаніемъ навигаціи въ Бѣломъ морѣ, изъ Архангельска уходилъ на зимовку въ Петербургъ пароходъ Архангельско-Мурманскаго товарищества «Архангельскъ» (нынѣ погибшій). На немъ я отправился въ путь, разсчитывая высадиться въ Копенгагенѣ, единственномъ пунктѣ остановки, а оттуда ѣхать въ Амстердамъ. Но, случайно, мой первоначальный маршрутъ совершенно измѣнился.

На этотъ разъ въ каютъ-кампаніи «Архангельска» собралось значительное общество пассажировъ; здѣсь были члены администраціи китобойныхъ заводовъ, кольскій исправникъ, вновь назначенный кольскій уѣздный врачъ и нѣсколько другихъ лицъ. Разставаясь съ сѣвером, можетъ быть навсегда, я испытывалъ стран-

[1]) Окончаніе. См. «Историческій Вѣстникъ», т. XLII, стр. 392.

ное, щемящее сердце, чувство и грустное настроеніе усугублялось еще болѣе мрачной осенней погодой. Въ этомъ отношеніи Сѣверъ обладаетъ какимъ-то совершенно непонятнымъ свойствомъ — привязывать къ себѣ людей, не смотря ни на суровую природу, ни на отсутствіе тѣхъ жизненныхъ удобствъ, какія во всякомъ другомъ мѣстѣ добываются несравненно легче, чѣмъ тамъ, за полярнымъ кругомъ. Мнѣ почти не приходилось встрѣчать людей, побывавшихъ, конечно добровольно, на Сѣверѣ и, такъ сказать, въ его нѣдрахъ, которые не вспоминали бы о немъ съ удовольствіемъ и которыхъ не тянуло бы туда снова, не говоря уже о такихъ энтузіастахъ, какъ участники разныхъ полярныхъ экспедицій, или капитаны промысловыхъ судовъ, десятки лѣтъ сряду посѣщающіе арктическія воды.

Часъ отплытія «Архангельска» не былъ точно опредѣленъ; все зависѣло отъ окончанія погрузки отправляемыхъ въ Петербургъ товаровъ, а потому всѣ пассажиры собрались на пароходѣ рано утромъ. Довольно обширная каютъ-кампанія перваго класса была переполнена нами, пассажирами, и многими друзьями и знакомыми, прибывшими проводить насъ въ далекое плаваніе. На верху гремѣли цѣпи паровыхъ лебедокъ и шла торопливая догрузка трюмовъ. Внизу, въ каютъ-кампаніи, царило не меньшее оживленіе; все общество, раздѣлившись на отдѣльныя группы, вело оживленныя прощальныя бесѣды; отъ времени до времени пароходная прислуга разносила шампанское, еще болѣе оживлявшее собравшееся общество. Но вотъ, въ каютъ-кампанію вошелъ капитанъ парохода Д. Е. Броунъ и объявилъ, что черезъ десять минутъ «Архангельскъ» отваливаетъ. Начались прощанія, всевозможныя добрыя пожеланія и отплывающимъ, и остающимся, а затѣмъ, когда черезъ открытый люкъ каютъ-кампаніи влетѣли рѣзкіе звуки третьяго пароходнаго свистка, мы всѣ высыпали на палубу и въ послѣдній разъ простились съ провожавшими. Датчанинъ Броунъ нетерпѣливо суетился на капитанскомъ мостикѣ, торопя постороннюю публику скорѣе сходить на берегъ; у траповъ наготовѣ стояли матросы, ожидая команды. Черезъ двѣ-три минуты, когда всѣ провожавшіе были уже на пристани, раздалась команда капитана; трапы убраны, носовые и кормовые концы отданы, и «Архангельскъ» плавно понесся внизъ по теченію величавой Сѣверной Двины.

Не смотря на позднее время года, Бѣлое море, какъ бы на прощаніе, встрѣтило насъ довольно привѣтливо; по выходѣ изъ устьевъ Сѣверной Двины, мы встрѣтили полнѣйшій штиль, хотя небо хмурилось все больше и больше и барометръ начиналъ значительно опускаться. На пути мы обогнали нѣсколько поморскихъ судовъ, возвращавшихся изъ Архангельска. Чѣмъ ближе «Архангельскъ» подходилъ къ выходу въ Ледовитый океанъ, тѣмъ Бѣлое море становилось пустыннѣе и пустыннѣе, а въ самомъ океанѣ мы не встрѣ-

чали уже ни одного паруснаго судна, ни одного парохода. Подходя къ Святому Носу, погода значительно засвѣжѣла и начала ощущаться качка; женщины исчезли въ своихъ каютахъ, а вслѣдъ за ними и у нѣкоторыхъ изъ мужчинъ начали обнаруживаться признаки морской болѣзни. Въ океанѣ началась уже серьезная трепка; общее оживленіе каютъ-кампаніи исчезло: каждый думалъ о томъ, какъ бы удобнѣе устроиться гдѣ-нибудь на диванѣ или на койкѣ и поскорѣе уснуть, мѣрно качаясь на грандіозномъ океанскомъ волненіи.

На «Архангельскѣ» вмѣстѣ со мной плылъ директоръ перваго китобойнаго товарищества Г. Ф. Гебель, и, благодаря этому обстоятельству, мнѣ пришлось измѣнить свой первоначальный маршрутъ. Г. Гебель предложилъ мнѣ высадиться на Мурманскомъ берегу и черезъ нѣсколько дней отправиться вмѣстѣ съ нимъ на его пароходѣ «Вельда» въ Гамбургъ, куда онъ намѣревался идти для продажи груза китоваго жира, чтобы избѣгнуть рукъ норвежскихъ посредниковъ, черезъ которыхъ китовые продукты поступаютъ на гамбургскій и лондонскій сальные рынки. «Вельда» должна была идти норвежскими шхерами до Христіаніи, а оттуда прямо въ Гамбургъ. Не смотря на весь рискъ путешествія на крошечномъ китобойномъ пароходѣ въ такую позднюю пору и въ такихъ бурныхъ водахъ, я съ охотой согласился на это заманчивое предложеніе, прельстясь предстоявшимъ плаваніемъ живописными шхерами и возможностью познакомиться со многими норвежскими портовыми городами, въ которыхъ «Вельда» должна была высаживать заводскихъ рабочихъ-норвежцевъ и принимать уголь, тогда какъ «Архангельскъ» съ Мурманскаго берега шелъ открытымъ моремъ прямо въ Копенгагенъ, минуя всѣ норвежскіе порты. Въ настоящій, послѣдній, и при томъ не обязательный, рейсъ «Архангельска» вдоль Мурманскаго берега, по просьбѣ китобоевъ, онъ предполагалъ остановиться только въ двухъ становищахъ: Еретикахъ и въ Арской губѣ.

Рано утромъ, подъ проливнымъ дождемъ, «Архангельскъ» входилъ въ Еретикскую бухту, гдѣ я и г. Гебель должны были высадиться. На рейдѣ становища стоялъ, подъ парами, пароходъ «Вельда», только-что возвратившійся изъ Вардэ, куда онъ доставилъ часть китовыхъ продуктовъ, добытыхъ за промысловый сезонъ. Пользуясь готовностью паровъ на «Вельдѣ», г. Гебель рѣшилъ слѣдовать за «Архангельскомъ» въ Арскую губу, чтобы взять со строившагося тамъ китобойнаго завода кое-какія вещи, принадлежавшія еретикскому заводу. Пассажиры, ѣхавшіе въ Колу, должны были слѣдовать съ нами, такъ какъ «Архангельскъ» туда не заходилъ, а г. Гебель обѣщалъ доставить ихъ изъ Еретиковъ на своемъ пароходѣ, на которомъ возвратятся въ Колу, нанятые оттуда, заводскіе рабочіе.

Сойдя съ «Архангельска», мы пробыли на берегу всего нѣсколько

минутъ, затѣмъ сѣли на «Вельду» и вышли въ море. «Архангельскъ» шелъ немного впереди насъ и «Вельда» не смотря на значительное океанское волненіе, безъ особаго труда вскорѣ его нагнала и одновременно съ нимъ бросила якорь въ Арской губѣ.

Работы по постройкѣ китобойнаго завода были уже окончены и всѣ зданія заколочены на зиму. Съѣхавъ на берегъ, мы нашли управляющаго заводомъ уже совершенно готовымъ къ отъѣзду; оставалось только погрузить вещи на пароходъ. Все наше пребываніе въ Арской губѣ заняло не больше получаса. Покончивъ дѣла на заводѣ, мы снова переѣхали на «Архангельскъ», чтобы проститься съ нашими спутниками и пожелать имъ счастливаго плаванія. Вскорѣ на «Архангельскѣ» загремѣла цѣпь выхаживаемаго якоря, громкій прощальный свистокъ огласилъ, покидаемую до будущаго года, бухту и много разъ повторился въ окрестныхъ дикихъ скалахъ. Шлюпка съ «Вельды» все время держалась у трапа «Архангельска», и мы сошли въ нее какъ разъ въ то время, когда «Архангельскъ» далъ ходъ. На «Вельдѣ» якорь также уже былъ поднятъ, и мы почти тотчасъ же послѣдовали за «Архангельскомъ», обмѣниваясь салютомъ флагами и свистками. Съ берега напутствовало насъ семейство сторожа, оставшагося на зиму при заводѣ и нѣсколько финляндцевъ, пріѣзжавшихъ на заводъ изъ колоніи, находящейся въ глубинѣ Арской губы. Пройдя нѣсколько времени рядомъ съ «Архангельскомъ», мы, наконецъ, разстались, повернувъ въ различныя стороны — «Архангельскъ» на западъ, «Вельда» — на востокъ и вскорѣ изъ-за пѣнящихся бѣлыхъ гребней океанскихъ волнъ виднѣлись рангоутъ и черная труба «Архангельска», отъ которой тянулась къ востоку, какъ бы догоняя насъ, длинная полоса дыма. Черезъ полчаса мглистая даль океана совершенно скрыла отъ нашихъ глазъ очертанія «Архангельска».

На переходѣ изъ Арской губы въ Еретикскую бухту «Вельда» выдержала жестокую качку, особенно сильно подѣйствовавшую на молодого кольскаго доктора, почти прямо изъ аудиторіи Кіевскаго университета попавшаго въ Ледовитый океанъ, и притомъ на миніатюрномъ пароходѣ. Особенно сильно смущало новичка отсутствіе на «Вельдѣ» бортовъ; зарывшись носомъ въ волну «Вельда» свободно пропускала ее вдоль всей палубы, и бѣдный молодой эскулапъ, зеленый отъ страха и дрожа отъ холодныхъ душей, тѣсно прижимался къ дымовой трубѣ, крѣпко держась обѣими руками за поручни машиннаго люка. При поворотѣ въ Еретикскую бухту «Вельдѣ» пришлось идти нѣсколько времени поперекъ волненія, здѣсь докторъ доходилъ до отчаянія; волны совершенно свободно вкатывались съ боковъ на палубу «Вельды» и сильно накреняли ея корпусъ. Выдерживать несносную боковую качку пришлось недолго и черезъ нѣсколько минутъ «Вельда» входила уже въ спокойную бухту и стала на якорь противъ завода. Факторія

и самый заводъ уже значительно опустѣли и нигдѣ не было замѣтно лѣтней оживленной дѣятельности, какъ бы замершей вмѣстѣ съ природой; судовъ на рейдѣ уже не было, а на берегу заводскіе рабочіе запаковывали бочки съ китовымъ жиромъ, назначенныя къ отправкѣ за-границу. Заводъ уже прекратилъ дѣйствія и въ немъ разбирались машины и дѣлались всѣ приготовленія къ близкой зимѣ. Въ домѣ управляющаго намъ былъ поданъ незатѣйливый завтракъ изъ остатковъ припасовъ.

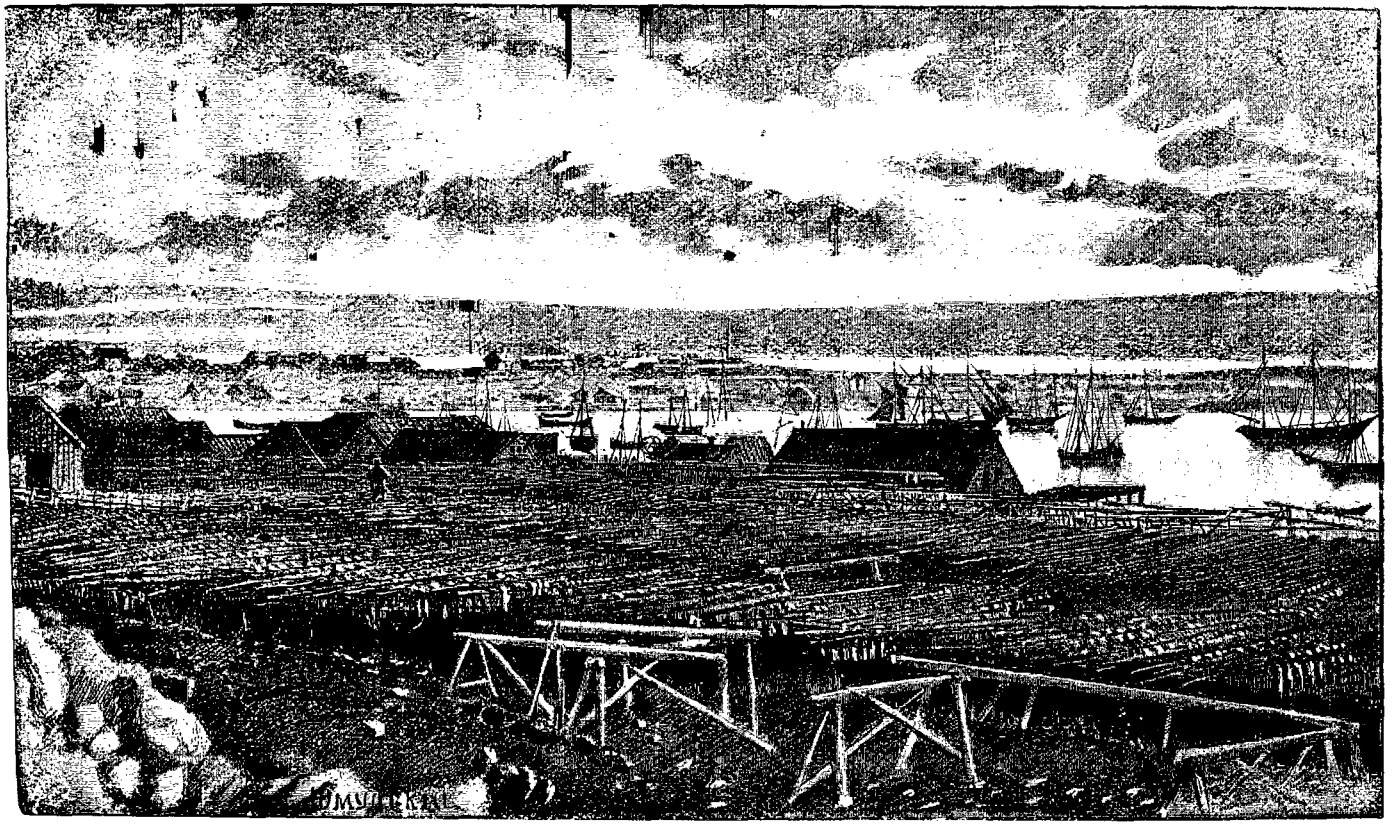
Кромѣ перечисленныхъ выше лицъ, ѣхавшихъ въ Колу и оставшихся на еретикскомъ заводѣ, находился тотъ самый капитанъ Нейманъ, подъ командой котораго «Георгій» плавалъ въ Югорскій Шаръ. Какъ только «Георгій» возвратился въ Архангельскъ, владѣлецъ его, Геллерманъ, тотчасъ уволилъ Неймана за ненадобностью и ему бѣдному пришлось, на собственный счетъ, отправиться на родину въ Виндаву. Видя его стѣсненныя обстоятельства, г. Гебель предложилъ ему безплатный проѣздъ на «Вельдѣ» до Христіаніи. Присутствіе Неймана на «Вельдѣ», какъ потомъ оказалось, было нетолько не лишнее, но безъ него «Вельда» навѣрное была бы на днѣ морскомъ, такъ какъ настоящій ея капитанъ, норвежецъ Ф—ъ, оказался такимъ профаномъ въ морскомъ дѣлѣ, что г. Гебель, придя въ городъ Намсосъ, вынужденъ былъ передать команду Нейману. Невѣжество Ф—а въ дѣлѣ кораблевожденія доходило до чудовищныхъ размѣровъ и подчасъ сопровождалось курьезами, невольно возбуждавшими смѣхъ даже въ самыя критическія минуты.

Послѣ завтрака, мы съ Нейманомъ, взявъ ружья и собакъ, отправились бродить по окрестностямъ. Заводскій сторожъ сообщилъ мнѣ, что на противоположной сторонѣ бухты, въ томъ заливчикѣ, куда отведены китовые остовы, въ послѣднее время появилось много волковъ. Мы переплыли въ лодкѣ къ указанному мѣсту. Дѣйствительно, на берегу, въ разныхъ мѣстахъ, виднѣлись китовыя туши и другіе отбросы, не идущіе въ салотопные котлы. Волковъ мы не видали, но по всѣмъ признакамъ они здѣсь водятся и въ не маломъ количествѣ. Какъ только мы высадились на берегъ, мои двѣ собаки, сетеръ и самоѣдка, тотчасъ же бросились въ разныя стороны и съ лаемъ остановились у большихъ щелей въ скалахъ; по оторваннымъ отъ тушъ кускамъ китоваго мяса, можно было заключить, что только наше приближеніе прервало волчую трапезу, и они поспѣшили скрыться между скалъ. Нейманъ не удержался и выстрѣлилъ въ щель; выстрѣлъ гулко раздался по пустынной бухтѣ, но послѣ него не вспорхнула ни одна птичка, а скрывшійся волкъ, постоянный обитатель дикихъ мурманскихъ скалъ, вѣроятно еще глубже зарылся въ своей норѣ. Пробродивъ, совершенно безполезно, по скаламъ бухты, я съ трудомъ собралъ своихъ собакъ, не отрывавшихся отъ многочисленныхъ волчьихъ норъ, и мы возвратились на заводъ, гдѣ насъ уже давно ожидали

къ обѣду. Не смотря на истощеніе запасовъ заводской провизіи, при заботливости любезнаго хозяина, обѣдъ вышелъ на славу; вѣроятно, были обшарены всѣ углы заводской кладовой и все найденное было приготовлено къ столу умѣлыми руками опытной кухарки; не было также недостатка и въ напиткахъ. Послѣ обѣда все общество отправилось на прогулку, хотя погода и не особенно ей благопріятствовала; вскорѣ начался дождь и, мало-по-малу, всѣ гости снова собрались въ уютныхъ комнатахъ управляющаго.

Между тѣмъ, подъ навѣсами завода, шла дѣятельная укупорка боченковъ съ китовымъ жиромъ. Въ заводской конторѣ г. Гебель производилъ расчетъ съ рабочими изъ Колы, которые на другой день должны были возвратиться въ Колу. Вечеръ прошелъ въ веселой бесѣдѣ и за картами. Спать пришлось на чемъ Богъ послалъ, такъ какъ на новомъ заводѣ еще не было достаточно мебели и мы расположились на полу, на шубахъ, пальто и пледахъ.

На слѣдующій день, уже съ ранняго утра, на заводѣ закипѣла дѣятельность, но теперь весь заводскій людъ уже не копошился у трупа убитаго кита и у салотопенныхъ котловъ, а всюду были видны спѣшныя приготовленія къ зимѣ и къ предстоящему отъѣзду норвежскихъ рабочихъ на родину. Погода нисколько не улучшилась и дождь не переставалъ лить, какъ изъ ведра. Впрочемъ, въ концѣ сентября, отъ этихъ широтъ и трудно было требовать лучшей погоды и высокой температуры. Нашъ докторъ съ ужасомъ помышлялъ о новыхъ испытаніяхъ, предстоявшихъ ему въ этотъ же день на переходѣ отъ Еретиковъ до Колы. Послѣ завтрака всѣ сборы были окончены, «Вельда» уже стояла подъ парами, а на берегу рабочіе грузили свои пожитки на листерботъ, который мы должны были взять на буксиръ, если въ океанѣ не будетъ особенно бурно. Мы перешли на пароходъ, а черезъ нѣсколько минутъ и листерботъ принялъ буксиръ. «Вельда» снялась съ якоря и направилась къ выходу изъ бухты. Не смотря на проливной дождь, большинство нашего общества находилось на палубѣ, такъ какъ въ крошечной каюткѣ было и тѣсно, и душно. Съ шедшаго у насъ за кормой листербота, слышалась веселая пѣсня подвыпившихъ пассажировъ, не обращавшихъ вниманія ни на дождь, ни на брызги, отъ разбивавшихся о борты листербота, волнъ. По выходѣ въ океанъ, оказалось, что дальнѣйшая буксировка листербота немыслима, такъ какъ при сильномъ волненіи, буксиръ то напрягался, то ослабѣвалъ, чѣмъ и повредило форштевень листербота. Къ счастію, это поврежденіе было во-время замѣчено и съ листербота раздались крики, предупредившіе капитана о грозившей бѣдѣ; форштевень началъ отдѣляться отъ бортовыхъ досокъ, а потому сейчасъ же отдали буксиръ и листерботу было приказано идти въ Кольскую губу на парусахъ. Казалось, что этого приказанія только и ждали смѣлые поморы; какъ только отдали съ парохода буксиръ, на ли-



Видъ Вардэ.

стерботѣ мигомъ поднялся парусъ и маленькое суденышко, легши на правый бокъ, быстро понеслось за нами. Но вскорѣ разстояніе между пароходомъ и листерботомъ все болѣе и болѣе увеличивалось, такъ такъ «Вельда», независившая отъ вѣтра, хотя и, зарываясь въ волны, быстро двигалась впередъ, а листерботъ началъ отставать, задерживаемый ослабѣвавшимъ, по временемъ, вѣтромъ, то отбрасываемый въ сторону боковой волной. Любо было смотрѣть, какъ эта, хотя и полупьяная, команда листербота лихо правила парусами на океанской волнѣ, при свѣжемъ вѣтрѣ. Впереди насъ все болѣе и болѣе выдѣлялся изъ туманной мглы островъ Кильдинъ, и вскорѣ мы были уже въ Кольской губѣ. Для проводки «Вельды» по губѣ (на всемъ своемъ протяженіи не имѣющей никакихъ предостерегательныхъ знаковъ, ограждающихъ фарватеръ), были взяты два кольскихъ рабочихъ. Въ губѣ, защищенной высокими скалистыми берегами отъ вѣтровъ и океанскаго волненія, было совершенно тихо и къ вящшему удовольствію пассажировъ, «Вельда» не испытывала никакой качки. Все наше общество тѣснилось за чаемъ въ крошечной каюткѣ. Было около девяти часовъ вечера, какъ вдругъ пароходъ задрожалъ, раздался какой-то странный стукъ и черезъ переборку, отдѣляющую каюту отъ машины, была слышна команда: «стопъ!» и тотчасъ же: «задній ходъ!». Между пассажирами произошелъ страшный переполохъ; всѣ бросились на верхъ узнать въ чемъ дѣло. Оказалось, что импровизированные кольскіе лоцмана прозѣвали одну, извѣстную въ губѣ, банку, и «Вельда» вскочила на нее. Не смотря на полный задній ходъ, пароходъ стоялъ на мѣстѣ неподвижно. Первымъ дѣломъ было тщательно осмотрѣть трюмы — нѣтъ ли течи. Дно парохода не было повреждено и можно было предположить, что «Вельда» выскочила на гладкую поверхность банки, что и подтвердилось сдѣланнымъ промѣромъ. Возможность пробоины озабочивала всѣхъ; случись это несчастіе, намъ пришлось бы, вмѣсто пріятнаго заграничнаго путешествія, плыть въ Норвегію на какой-нибудь парусной шлюпкѣ, или оставаться на Мурманскомъ берегу и ожидать пока промерзнутъ лапландскія тундры, чтобы по нимъ возвратиться въ Архангельскъ, на оленяхъ. Но счастливая случайность избавила насъ отъ этой далеко не отрадной перспективы. Хотя на «Вельдѣ» течи и не оказалось, тѣмъ не менѣе тогда же явилось сомнѣніе въ возможности плаванія въ Гамбургъ, безъ предварительно тщательнаго осмотра подводной части «Вельды», гдѣнибудь въ докѣ. Когда прошла первая тревога и выяснилось что ни экипажу, ни самому пароходу не угрожаетъ никакая опасность, приступили къ снятію «Вельды» съ камня. Чтобы облегчить пароходъ, обѣ шлюпки были спущены на воду и машинѣ снова былъ данъ полный задній ходъ, но это не помогло, и «Вельда» ни на вершокъ не подавалась назадъ. Тогда завезли якорь съ кормы и

надѣялись стянуться при его помощи и эта попытка не имѣла желанныхъ результатовъ. Кто-то придумалъ еще одинъ способъ: весь экипажъ и пассажировъ расположили по обѣимъ бортамъ парохода и заставили перебѣгать съ борта на бортъ, чтобы раскачать «Вельду»; въ это же время машина усиленно работала. Но этотъ своеобразный контрадансъ только вызвалъ шутки и смѣхъ, но ни чуть не помогъ дѣлу. Испробовавъ всѣ средства къ снятію «Вельды» съ камня, рѣшили ожидать прилива и тогда уже снова начать попытки сняться.

Между тѣмъ, время шло и было уже далеко за полночь. Часовъ около трехъ утра къ намъ подошелъ и листерботъ, благополучно совершившій свое плаваніе. По распоряженію г. Гебеля, больше всѣхъ озабоченнаго участью «Вельды», листерботъ съ рабочими былъ оставленъ на мѣстѣ катастрофы, въ помощь экипажу, а мы—пассажиры, пересѣли въ шлюпку и на веслахъ отправились въ Колу. Плаваніе было не изъ легкихъ; выгребать противъ отливного теченія стоило чрезвычайныхъ усилій; темнота ночи и значительная пасмурность также задерживали наше плаваніе. Наконецъ, около восьми часовъ утра мы, прозябшіе и промокшіе отъ сильной утренней росы, пристали къ берегу Колы. Пристани здѣсь никакой не имѣется и при малой водѣ приходится перескакивать съ камня на камень, а иногда брести по водѣ, чуть не по колѣна. Кое-какъ выбравшись на берегъ, мы поспѣшили въ ближайшую квартиру одного изъ нашихъ спутниковъ, гдѣ отогрѣлись и нѣсколько обсушили платье. Долго оставаться въ Колѣ намъ было неудобно, чтобы не задерживать пароходъ, да и самый городокъ не имѣетъ ровно ничего такого, чтобы располагало къ продолжительному пребыванію въ немъ.

Кола, преобразованная недавно въ уѣздный городъ (Кольскій уѣздъ, вѣрнѣе не вновь образованъ, а только возстановленъ), во многомъ уступаетъ любой даже средней руки деревнѣ во внутренней Россіи. Находясь вдали отъ океана, въ глубинѣ длинной и притомъ неудобной губы, Кола не имѣетъ никакихъ шансовъ на развитіе и процвѣтаніе въ будущемъ. Административный центръ такого обширнаго уѣзда, какъ Кольскій, слѣдовало помѣстить въ какомъ-либо удобномъ пунктѣ у самаго океана, какъ напримѣръ, на островѣ Кильдинѣ, о чемъ уже и возникало предположеніе, почему-то не приведенное въ исполненіе, и тогда можно было бы разсчитывать на появленіе и на нашемъ угрюмомъ Мурманскомъ берегу такого цвѣтущаго уголка, какіе на каждомъ шагу встрѣчаются у нашего сосѣда—норвежскаго Финмаркена. Ни одно мурманское становище, какъ бы оно мало не было, не производитъ на пріѣзжаго такого тяжелаго впечатлѣнія, какъ городъ Кола. Здѣсь все, какъ будто постоянно живетъ подъ какимъ-то гнетомъ не то природы, не то сознанія полнѣйшей изолированности отъ остального міра. Это сознаніе, вѣ-

роятно, особенно тягостно въ концѣ осени, когда прекращаются почтово-пассажирскіе рейсы пароходовъ Архангельско-Мурманскаго товарищества, навѣщающихъ также и Колу. Послѣ этого, заброшенный городишка со всѣмъ его населеніемъ на нѣсколько мѣсяцевъ лишается всякаго сообщенія, такъ что сгори городъ, или перемри всѣ его обитатели, въ Архангельскѣ узнали бы объ этомъ только мѣсяца черезъ три.

На «Вельду» мы возвратились тѣмъ же порядкомъ, то-есть, въ шлюпкѣ и опять-таки противъ теченія, но теперь уже приливного, подававшаго намъ надежду на благополучное снятіе парохода съ камня. День былъ очень холодный, такъ что я, чтобы согрѣться, охотно смѣнялъ матросовъ на веслахъ. Моросилъ мелкій дождь, но вѣтра совсѣмъ не было. Послѣ продолжительной усиленной гребли, впереди насъ въ туманѣ показался корпусъ «Вельды»; всѣ горѣли нетерпѣніемъ скорѣе узнать, чѣмъ окончилось ночное приключеніе и каковы его послѣдствія. Черезъ четверть часа мы уже ясно видѣли якорную цѣпь, спускавшуюся съ носа «Вельды» въ воду; вздохнули свободнѣе — значитъ «Вельда» сошла съ камня и стоитъ на свободной водѣ. Матросы дружно налегли на весла и минутъ черезъ пять мы были уже у борта «Вельды». Предположенія наши оправдались дѣйствительно; съ приливомъ «Вельда» начала покачиваться и еще черезъ нѣсколько времени уже могла свободно двигаться. Импровизированные кольскіе лоцмана, ночью оказавшіеся не на высотѣ своего призванія, теперь, при дневномъ свѣтѣ, могли свободно оріентироваться и поспѣшили отвести «Вельду» въ безопасное мѣсто. Пары на пароходѣ не прекращались всю ночь, и какъ только мы возвратились съ берега, г. Гебель отпустилъ листерботъ въ Колу, снабдивъ рабочихъ, за ночную случайную работу, водкой, а мы поспѣшили засвѣтло выбраться изъ губы и попасть въ Еретики. Обратное плаваніе обошлось безъ всякихъ приключеній; океанъ былъ спокоенъ, только незначительная зыбь пріятно убаюкивала насъ въ койкахъ, которыми мы поспѣшили воспользоваться, чтобы вознаградить себя за проведенную безъ сна прошлую ночь. Вечеромъ насъ разбудилъ пароходный свистокъ и шумъ каната отданнаго якоря; мы уже были въ Еретикахъ. Теперь насъ было всего лишь трое: г. Гебель, капитанъ Нейманъ и я; въ этомъ сообществѣ мы и должны были пуститься въ далекій путь.

На берегу продолжались сборы норвежцевъ, возвращавшихся во-свояси; назначенныя къ погрузкѣ на «Вельду» бочки съ китовымъ жиромъ были уже готовы и лежали на пристани. Мой багажъ, кромѣ ручныхъ вещей, все время оставался на пароходѣ, такъ что мнѣ не предстояло никакихъ хлопотъ по сборамъ въ плаваніе; на долю же г. Гебеля приходилось не мало заботъ, какъ по наблюденію за нагрузкой «Вельды», такъ и по разсчетамъ съ

норвежскими рабочими. Съ утра слѣдующаго дня начали грузить бочки и эта работа заняла почти весь день. Выходъ въ море предполагался на слѣдующее утро, но разсчеты съ берегомъ удалось окончить только къ полудню, и «Вельда» снялась съ якоря, оглашая пустынную бухту частыми громкими свистками; завернули за мысокъ и за нимъ скрылись заводъ и факторія. Вышли въ океанъ и снова несчастную «Вельду» начали трепать непривѣтливыя океанскія волны. На этотъ разъ приходилось выдерживать сильную качку, не безъ тревоги, такъ какъ никто навѣрно не зналъ и не могъ поручиться за вполнѣ исправное состояніе подводной части «Вельды». Хотя по осмотру и оказалось, что ея пребываніе на камнѣ въ Кольской губѣ не причинило ей никакихъ поврежденій, тѣмъ не менѣе въ голову невольно лѣзли всякія подозрѣнія о возможности очень серезныхъ поврежденій, усмотрѣть которыя могли только опытные техники. Наша тревога была тѣмъ болѣе справедлива, что «Вельда» пустилась въ океанъ съ полнымъ грузомъ и пассажировъ на ней было, вѣроятно, не меньше чѣмъ сельдей въ любой бочкѣ. Постоянная команда «Вельды», всѣ заводскіе рабочіе — норвежцы, г. Гебель, Нейманъ и я, буквально переполнили всѣ помѣщенія крошечнаго парохода. Въ жиломъ помѣщеніи матросовъ негдѣ было упасть яблоку, такъ что часть рабочихъ помѣстилась на палубѣ, подъ открытымъ небомъ, а четверо насъ, съ грѣхомъ пополамъ, пріютились въ кормовой каютѣ. Часть пассажировъ-рабочихъ должна была остаться въ Вардэ, такъ что въ дальнѣйшемъ плаваніи такой тѣсноты не предвидѣлось и, кромѣ того, имѣлось въ виду оставить часть груза въ Вардэ и въ освободившуюся часть трюма погрузить весь скарбъ рабочихъ, загромождавшій почти всю палубу.

Рано начало темнѣть и къ ночи волненіе усилилось. Нѣкоторые рабочіе, отвыкшіе отъ моря, страдали морскою болѣзнью. Буря была не изъ послѣднихъ и если бы мы не были на половинѣ пути до Вардэ, то было бы гораздо благоразумнѣе возвратиться обратно, но въ данномъ случаѣ не было другого исхода, какъ продолжать идти впередъ. Особенно жутко становилось, когда приходилось подниматься на верхъ; вокругъ непроницаемый мракъ; нигдѣ ни одного огонька проходящаго судна, только изъ мрака выдѣляются сѣдые гребни ближайшихъ къ пароходу грандіозныхъ волнъ. Чтобы отрѣшиться отъ всякихъ мрачныхъ мыслей, невольно навѣваемыхъ грозной обстановкой бушующаго океана, я счелъ за лучшее попрочнѣе устроиться въ койкѣ и уснуть. Сонъ сдѣлалъ свое дѣло: невеселыя думы исчезли, и я проспалъ вплоть до самаго прихода въ Вардэ. Наши опасенія относительно благополучнаго перехода, къ счастію, не оправдались, и «Вельда» отдѣлалась только жестокой качкой, тѣмъ не менѣе было рѣшено ввести «Вельду» въ докъ и осмотрѣть подводную часть.

Какъ только «Вельда» стала на якорь, къ нашему борту подошла шлюпка съ однимъ гребцомъ и съ однимъ пассажиромъ на рулѣ; шлюпку прикрѣпили за поданный съ парохода конецъ, а оба прибывшіе взошли на палубу; это были чины таможни. Сидѣвшій на рулѣ оказался управляющимъ вардэской таможней, а гребецъ— не то его помощникомъ, не то простымъ досмотрщикомъ. Первымъ дѣломъ прибывшіе обратились къ намъ, пассажирамъ, съ вопросомъ: не имѣемъ ли съ собой чего-либо, подлежащаго оплатѣ пошлиной? Одинъ нашъ отрицательный отвѣтъ совершенно удовлетворилъ норвежскихъ таможенныхъ чиновниковъ, и управляющій, не требуя даже предъявленія къ досмотру нашего багажа и паспортовъ, тотчасъ любезно предложилъ намъ свободный съѣздъ на берегъ. Затѣмъ, провѣривъ судовые и грузовые документы и исполнивъ еще кое-какія таможенныя обрядности, чиновники сейчасъ же уѣхали съ парохода. Здѣсь, само собой, напрашивалось сравненіе нашихъ таможенныхъ порядковъ съ норвежскими. Невольно припомнились наши таможенные катера съ цѣлымъ штатомъ чиновниковъ разныхъ ранговъ и съ дессантнымъ отрядомъ вооруженныхъ досмотрщиковъ и пограничныхъ стражниковъ. Вспомнилось тщательное перетряхиваніе грязнаго бѣлья, паспортная волокита и неизбѣжныя пререканія по поводу всякой книжки даже самаго невиннаго содержанія, найденной въ вашемъ багажѣ [1]). Это только неудобства таможенной формалистики для пассажировъ, а сколько препонъ она ставитъ капитанамъ коммерческихъ судовъ, грузоотправителямъ и грузополучателямъ? Въ Норвегіи всѣ таможенныя обрядности оканчиваются быстро, безъ всякихъ излишнихъ формальностей и неизбѣжныхъ проволочекъ. Сперва я думалъ, что всѣ эти норвежскія таможенныя любезности допускаются, исключительно, по отношенію къ русскимъ судамъ, но впослѣдствіи убѣдился, что норвежская таможня относится совершенно одинаково къ судамъ всѣхъ націй. Правда, не однѣ русскія таможни испытываютъ терпѣніе пассажировъ; германскія таможни въ этомъ отношеніи идутъ еще дальше. Такъ, въ это же путешествіе, на одной изъ германскихъ таможень усердные чиновники не только перепотрошили все содержимое моихъ чемодановъ, но довольно долго изслѣдовали пуговицы, пріобрѣтеннаго въ Германіи же, платья, заподозривая его негерманское происхожденіе; а за три баночки отъ пикулей, наполненныхъ китовымъ жиромъ, безпошлинно проѣхавшія три государства, съ меня была взыскана пошлина, чуть не втрое превышающая ничтожную стоимость, содержавшихся въ нихъ нѣ-

[1]) На одной изъ русскихъ таможень мнѣ пришлось вести съ таможеннымъ чиновникомъ продолжительный дебатъ по поводу имѣвшихся у меня нѣсколькихъ книгъ, изданныхъ обществомъ для содѣйствія русскому торговому мореходству и печатанныхъ въ Москвѣ. Чиновнику онѣ почему-то казались лейпцигскаго происхожденія.

сколькихъ фунтовъ китоваго жира, взятыхъ мною, какъ проба. Что также заслуживаетъ подражанія въ норвежскихъ таможенныхъ порядкахъ, такъ это, такъ сказать, публичная повѣрка судовыхъ документовъ, чего, къ сожалѣнію, нѣтъ у большинства другихъ государствъ. Норвежскіе таможенные чиновники исполняютъ свои обязанности на виду у всѣхъ пассажировъ и судовыхъ служащихъ; въ другихъ же государствахъ это дѣлается келейно, преимущественно, въ капитанскихъ каютахъ, гдѣ на столѣ, кромѣ документовъ и письменныхъ принадлежностей, неизбѣжно присутствуютъ заморскія вина, закуски и дорогія сигары, часть которыхъ нерѣдко увозится чиновниками съ собой, въ воспоминаніе о любезности капитана [1]).

Рейдъ Вардэ уютный и совершенно защищенный отъ вѣтровъ, особенно нордъ-остовыхъ. Самый городокъ Вардэ расположенъ на двухъ, соединенныхъ перешейкомъ, островахъ, или, вѣрнѣе, на самомъ перешейкѣ. Для большей обезпеченности городской гавани со стороны сѣверо-запада, приступлено къ сооруженію мола. На рейдѣ, благодаря позднему времени года, мы застали очень мало судовъ; было нѣсколько промысловыхъ яхтъ, одинъ большой почтовый пароходъ, два или три пассажирскихъ парохода, совершающихъ рейсы между ближайшими городами и факторіями Финмаркена и нѣсколько ёлъ, листерботовъ и другихъ мелкихъ судовъ. На берегу, вытащенный на стапель, стоялъ большой трехмачтовый пароходъ, типа шпицбергенскихъ. Почти всѣ норвежскіе, шведскіе и датскіе пароходы, отправляющіеся на промыслы морскихъ звѣрей во льды Шпицбергена, обыкновенно строятся по одному типу. Всѣ они деревянные, съ особенно прочными, для плаванія въ полярныхъ льдахъ, крѣпленіями носа; имѣютъ по три мачты, вооруженныя парусами, на средней (гротъ-мачтѣ) мачтѣ, обыкновенно, укрѣпляется бочка, изъ которой спеціальный часовой слѣдитъ за появленіемъ звѣрей и за состояніемъ льдовъ. Машины этихъ пароходовъ слабосильны и употребляются, какъ вспомогательные двигатели, только въ тѣхъ случаяхъ, когда паруса бываютъ не въ состояніи выдерживать борьбу со льдами, или же

[1]) На эти вынужденныя угощенія я насмотрѣлся лѣтъ двадцать тому назадъ, когда будучи еще гимназистомъ младшихъ классовъ, проводилъ лѣто въ одномъ изъ значительныхъ черноморскихъ портовъ. Благодаря знакомству съ сыновьями мѣстныхъ таможенныхъ чиновниковъ, мнѣ приходилось часто дѣлать прогулки на таможенномъ катерѣ на рейдъ, гдѣ родители моихъ товарищей досматривали иностранныя суда. Боже, что пилось, ѣлось и увозилось съ собой. Помню, какъ теперь, однажды, катеръ проходилъ мимо турецкой кочермы, нагруженной орѣхами. Старшій изъ чиновниковъ приказалъ придержать къ кочермѣ и, подавъ находившемуся на палубѣ турку, фуражку досмотрщика, велѣлъ ему наполнить орѣхами. Турокъ, не говоря ни слова, швырнулъ фуражку за бортъ. Чиновникъ разразился бранью, но злоба была безсильна, такъ какъ кочерма оказалась уже досмотрѣнной другихъ катеромъ.

во время штилей, которые, впрочемъ, весьма рѣдко бываютъ въ тѣхъ широтахъ Ледовитаго океана, куда отправляются эти пароходы. При постройкѣ промысловыхъ шпицбергенскихъ пароходовъ, главнымъ образомъ, имѣется въ виду обширность трюмовъ, въ которыхъ устанавливаются желѣзныя цистерны для промышляемаго сала, и просторъ провизіонныхъ кладовыхъ, такъ какъ нерѣдко случается, что пароходы подолгу остаются затертыми льдами. Лучшей постройкой пароходовъ этого типа славится судостроительная верфь Nyland et Comp., въ Христіаніи, на которой строится и большинство китобойныхъ пароходовъ, какъ норвежскихъ, такъ и русскихъ.

Воспользовавшись разрѣшеніемъ таможни съѣхать на берегъ, я тотчасъ же на шлюпкѣ отправился въ городъ. Шлюпка пристала къ заводу Гольмбоа и мнѣ пришлось подниматься наверхъ по крутой просаленной лѣстницѣ. Вардэ я посѣщалъ и раньше, а потому, отказавшись отъ предложенія лодочника—проводить меня по городу, я прямо отправился въ единственную въ Вардэ гостинницу, съ цѣлью занять для себя номеръ и провести въ немъ, съ возможнымъ удобствомъ, все время стоянки «Вельды» на здѣшнемъ рейдѣ, а главное хотѣлось поспать ночь или двѣ, безъ опасенія вылетѣть изъ койки, что ежеминутно угрожало въ тѣсной каюткѣ «Вельды». Плаваніе на ней предстояло еще длинное и не мало тревогъ и опасностей ожидало насъ впереди, такъ что все это еще болѣе усиливало желаніе, хотя короткое время, провести на сушѣ, въ уютномъ уголкѣ, и не чувствовать подъ собой вѣчно качающуюся палубу.

По дорогѣ въ гостинницу, я встрѣтилъ нѣсколькихъ матросовъ датскаго военнаго флота; присутствіе ихъ въ Вардэ меня нѣсколько удивило. Придя въ гостинницу, мнѣ пришлось разочароваться въ сладкихъ мечтаніяхъ объ уютномъ уголкѣ и спокойномъ ночлегѣ. Оказалось, что почти всѣ номера заняты членами датской полярной экспедиціи, недавно возвратившейся изъ Карскаго моря. Тогда я вспомнилъ о видѣнномъ на стапелѣ шпицбергенскомъ пароходѣ и о встрѣченныхъ на улицѣ датскихъ морякахъ. Такимъ образомъ, вмѣсто льдовъ Югорскаго Шара, мнѣ предстояла возможность познакомиться съ датчанами подъ гостепріимной кровлей норвежской гостинницы.

Прежде чѣмъ продолжать свои воспоминанія, я познакомлю читателей съ Вардэ—этимъ городкомъ, достойнымъ полнаго вниманія, особенно насъ, русскихъ.

Вардэ пріютился за полярнымъ кругомъ, подъ 70°, сѣверной широты, и считается самымъ сѣвернымъ городомъ Европы. Не смотря на свое исключительное географическое положеніе и крайне неблагопріятныя климатическія условія, Вардэ можетъ служить завиднымъ образцомъ для нашихъ мурманскихъ становищъ. Постоян-

ное населеніе Вардэ крайне ограниченно и въ зимнее время едва ли превышаетъ 2,000 душъ обоего поля. Но за то лѣтомъ, въ промысловый сезонъ, сюда стекаются тысячи промышленниковъ изъ Финмаркена и изъ другихъ провинцій Норвегіи [1]); сотни русскихъ судовъ, изъ архангельскаго поморья, наполяютъ рейдъ этого незначительнаго городка. Въ это время въ вардэской гавани можно встрѣтить бо̀льшее оживленіе, нежели въ иномъ болѣе южномъ и болѣе значительномъ порту. Наши поморы везутъ изъ Архангельска въ Вардэ мукў, лѣсъ, мясо, масло и другіе продукты, въ которыхъ нуждается какъ коренное, такъ и пришлое населеніе города. Здѣсь происходитъ обмѣнъ русскихъ произведеній, исключительно на норвежскую рыбу, при чемъ ни русскіе, ни норвежцы, не остаются въ убыткѣ. За сравнительно дешевые въ Архангельскѣ продукты, въ Вардэ поморы получаютъ рыбу, по цѣнѣ значительно превосходящей стоимость обмѣниваемыхъ продуктовъ. Въ свою очередь, не остаются въ накладѣ и норвежцы. Все то, что̀ они обмѣниваютъ у нашихъ поморовъ за малоцѣнную рыбу, обходилось бы для нихъ несравненно дороже, если бы всѣ эти продукты доставлялись въ Вардэ изъ западныхъ европейскихъ портовъ. Кромѣ перечисленныхъ продуктовъ, поморы доставляютъ въ Вардэ и другіе порты Финмаркена, также и сѣно изъ болѣе западныхъ пунктовъ Мурманскаго берега, и сбываютъ его также далеко не убыточно. Сѣно въ прессованномъ видѣ отправляется въ Норвегію и изъ Архангельска на срочныхъ пароходахъ Архангельско-Мурманскаго товарищества. Благодаря установившимся постояннымъ торговымъ сношеніямъ поморовъ съ жителями Финмаркена, курсъ нашего рубля не подвергается здѣсь такимъ колебаніямъ, какъ въ другихъ мѣстахъ Европы. Отъ поморовъ норвержскіе купцы принимаютъ кредитный рубль за двѣ кроны, тогда какъ случается, что курсовая цѣна кроны достигаетъ семидесяти копѣекъ. Рубли принимаются въ Вардэ за двѣ кроны не отъ однихъ поморовъ, но и отъ пріѣзжихъ русскихъ, при мелкихъ покупкахъ, или при разсчетахъ въ гостинницѣ. Эта сравнительно высокая цѣнность рубля объясняется легкой возможностью сейчасъ же сбыть наши рубли обратно поморамъ. Не знаю какъ цѣнится въ Финмаркенѣ нашъ кредитный рубль въ настоящее время, но такъ было во время моихъ посѣщеній Вардэ въ 1882 и 1883 годахъ.

Мѣновая торговля съ Норвегіей очень выгодна для нашихъ поморовъ, этимъ и объясняется, то обстоятельство, что многіе поморы совершенно оставили собственные рыбные промыслы на Мурманскомъ берегу, а завели морскія (исключительно парусныя) суда и занялись мѣновой торговлей съ норвежскими портовыми городами. Поморы

[1]) Бываютъ годы, когда въ Вардэ скопляется до 12,000 пришлыхъ рыбопромышленниковъ.

совершенно освоились съ Норвегіей и идутъ туда, какъ въ русскій портъ, и тамъ чувствуютъ себя, какъ дома. Многіе шкипера поморскихъ судовъ прекрасно владѣютъ норвежскимъ языкомъ, даже многіе матросы довольно свободно говорятъ по-норвежски. Въ свою очередь и въ Финмаркенѣ можно встрѣтить многихъ норвежцевъ, хорошо объясняющихся по-русски. Нѣкоторые поморы, вмѣсто того, чтобы идти въ покрутченники къ русскимъ хозяевамъ промысловъ на Мурманскомъ берегу, предпочитаютъ отправляться на заработки въ норвержскіе порты, гдѣ обыкновенно нанимаются на гуанные заводы и на салогрѣйки, вытапливающія тресковый жиръ. Хотя работа, при производствѣ гуано и тресковаго жира, грязна до невозможности, за то трудъ русскихъ рабочихъ оплачивается довольно хорошо. Все продовольствіе рабочіе получаютъ отъ хозяевъ и, кромѣ того, каждый получаетъ до 25 рублей ежемѣсячнаго жалованья. Имѣя обозпеченное содержаніе и не спаиваемые хозяевами (какъ это практиковалось прежде на Мурманскомъ берегу), рабочіе, въ большинствѣ случаевъ, къ концу срока найма, дѣлаютъ хорошія сбереженія, дающія имъ возможность, по возвращеніи въ родное поморье, безбѣдно существовать съ семьей въ теченіе зимы, до новыхъ заработковъ.

Мѣстность, на которой расположенъ Вардэ и его окрестности, довольно красива, особенно лѣтомъ, когда покрывается зеленью. Самый же городокъ хотя и не особенно привлекателенъ, но много выигрываетъ въ глазахъ пріѣзжающихъ въ него прямо съ Мурманскаго берега. Лѣтомъ рейдъ и городъ чрезвычайно оживляются. Взадъ и впередъ снуютъ большіе и маленькіе пароходы; на якорѣ стоитъ масса грузовыхъ и промысловыхъ судовъ; всюду идетъ оживленная дѣятельность. Къ концу осени жизнь въ Вардэ начинаетъ замирать и къ зимѣ окончательно вступаетъ въ мертвый періодъ. Въ мартѣ мѣсяцѣ снова начинается оживленіе; открывается промысловый сезонъ, снова дымятъ заводскія трубы и снова парусныя суда и пароходы начинаютъ наполнять вардэскій рейдъ. Ранней весной начинается пароходное сообщеніе Вардэ съ становищами Мурманскаго берега. Въ это время Вардэ играетъ незамѣнимую роль для становищъ западной части Мурманскаго берега. Отрѣзанные отъ Архангельска еще скованнымъ льдомъ Бѣлымъ моремъ и тысячеверстной лапландской тундрой, весенніе промышленники достаютъ въ Вардэ все необходимое какъ для промысла, такъ и для собственныхъ нуждъ. Кромѣ того, промышленники пользуются въ это время услугами норвежскихъ почтъ и телеграфовъ. Вардэ нерѣдко посѣщаютъ также, кромѣ грузовыхъ и пассажирскихъ пароходовъ, и любительскія яхты, преимущественно англійскія, совершающія далекія морскія прогулки.

Всѣ постройки въ Вардэ почти исключительно деревянныя, на каменныхъ фундаментахъ, и сооружены изъ архангельскаго лѣса.

Архитектура домовъ некрасива, а улицы чрезвычайно неправильны. Изъ выдающихся зданій — это кирка, единственная въ городѣ, и гимнастическій залъ, въ которомъ также даются представленія и концерты заѣзжими артистами. Всѣ дома въ Вардэ отапливаются исключительно привознымъ каменнымъ углемъ, дрова же и вообще лѣсной матеріалъ здѣсь цѣнится чуть не на вѣсъ золота. Въ каждой комнатѣ установлены не большія желѣзныя печи; въ комнатахъ домовъ менѣе прочной постройки и обращенныхъ къ сѣверу и сѣверо-востоку, такихъ печей ставится по двѣ. Не смотря на свое географическое положеніе, въ Вардэ почти никогда не бываетъ сильныхъ морозовъ, благодаря благодѣтельному вліянію Гольфстрема. По словамъ жителей, самые лютые морозы у нихъ никогда не превышаютъ 20 градусовъ по Цельзію, тогда какъ на болѣе южныхъ пунктахъ, находящихся на восточной части сѣвероокеанскаго побережья, морозы доходятъ до 40 градусовъ и свыше по Реомюру. Рейдъ Вардэ въ теченіе всего года остается свободнымъ для навигаціи.

Обстановка квартиръ даже самыхъ зажиточныхъ вардэскихъ комерсантовъ и заводчиковъ чрезвычайно проста; предметы роскоши совершенно отсутствуютъ, но за то чистота доведена до совершенства. Примѣрной чистотой могутъ похвастаться и жилища самыхъ бѣдныхъ рыбаковъ.

Питается вардэское населеніе исключительно рыбой, добываемой въ океанѣ въ изобиліи. Мясо составляетъ уже предметъ роскоши и является лишь достояніемъ зажиточнаго класса. Цѣна за пудъ мяса доходитъ до 17 кронъ и больше. Зелени никакой нѣтъ, а если и находится, то только въ консервахъ. Коровье масло также, какъ и мясо, высоко цѣнится и иногда за пудъ масла платятъ до 48 и даже до 50 кронъ. Норвежскія кухарки, не смотря на недостатокъ въ выборѣ провизіи, умѣютъ чрезвычайно разнообразить столъ и обѣдъ, составленный только изъ одной рыбы, очень вкусенъ и ѣдятъ его съ аппетитомъ даже и непривыкшіе къ исключительной рыбной пищѣ. Дороговизна хлѣба весьма ощутительна для недостаточнаго населенія. Фунтъ выпеченнаго ржаного хлѣба продается по 6 коп., а иногда и по 8-ми. Мука привозится только изъ Архангельска. Вардэ имѣетъ массу всевозможныхъ магазиновъ, въ которыхъ можно достать все необходимое, какъ для промысловъ и морского дѣла, такъ и для обыкновеннаго домашняго обихода. Если въ первый разъ попадешь въ Вердэ осенью, то невольно недоумѣваешь—для кого здѣсь существуетъ столько магазиновъ и кто въ нихъ покупаетъ? но за то лѣтомъ это недоумѣніе не имѣетъ мѣста, такъ какъ всякій пріѣзжій видитъ, какъ съ утра до ночи въ магазинахъ толпятся массы самой разношерстной публики. Не смотря на то, что Вердэ не производитъ никакой ману-

фактуры, а всѣ товары привозные, цѣны спрашиваются сравнительно не высокіе и товары отпускаются очень хорошаго качества. Вообще, видно, что вся торговля ведется весьма добросовѣстно.

Почта и телеграфъ соединены въ одно учрежденіе и помѣщаются въ одномъ и томъ же домѣ. Особенно много работы приходится на ихъ долю во время промысловаго сезона. На телеграфѣ не принято выдавать квитанцій въ пріемѣ депеши, и не смотря на это, еще не было ни одного случая, чтобы телеграмма, сданная на станцію, безъ квитанціи, не дошла по назначенію. Мнѣ объяснили, что этотъ порядокъ установился, чтобы не осложнять работы телеграфистовъ писаніемъ квитанцій. Если же кому необходима квитанція, какъ оправдательный документъ, то таковая немедленно выдается. Нигдѣ въ Норвегіи мнѣ не приходилось слышать жалобъ на неисправность почтъ или телеграфовъ. Въ быстротѣ же передачи и доставки телеграммъ мнѣ пришлось не разъ убѣдиться лично.

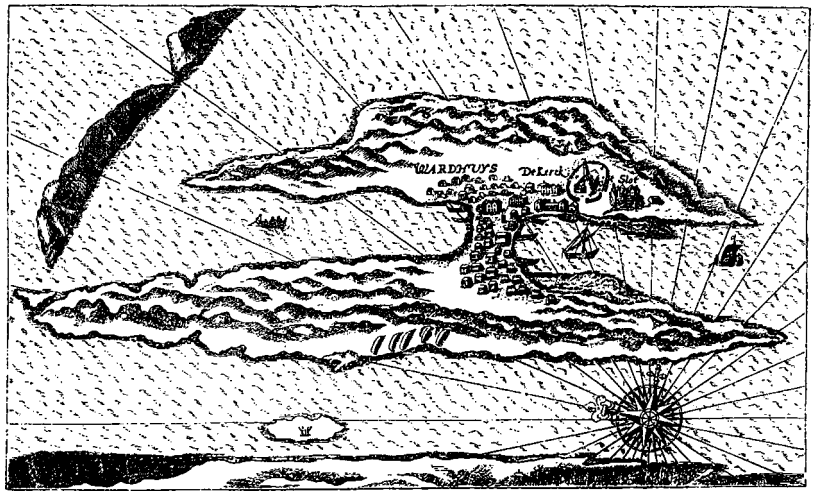
Телефонъ въ Вардэ не новость; почти всѣ болѣе или менѣе значительныя конторы заводовъ и магазины соединены телефонными проволоками съ кабинетами ихъ владѣльцевъ. Въ это же время (въ 1883 году) въ Архангельскѣ мѣстный комерсантъ г. Шмидтъ задумалъ соединить телефономъ городъ съ Соломболой, но это новшество было неодобрительно встрѣчено мѣстной администраціей и по поводу устройства въ Архангельскѣ телефона возникла обширная переписка. Вообще, по всѣмъ удобствамъ жизни крошечный Вардэ стоитъ несравненно выше не только всѣхъ уѣздныхъ городовъ Архангельской губерніи, но и самого Архангельска, считающагося однимъ изъ важнѣйшихъ портовыхъ городовъ. Богъ вѣсть для чего въ Вардэ существуетъ не большая крѣпость. Это скорѣе игрушка, нежели сколько-нибудь надежная твердыня. Гарнизонъ крѣпости не превышаетъ двадцати пяти человѣкъ нижнихъ чиновъ съ двумя офицерами—комендантомъ и его помощникомъ. Нижніе чины крѣпостнаго гарнизона большею частью времени проводятъ на рыбной ловлѣ и въ занятіяхъ различными ремеслами, не имѣющими ни чего общаго съ артилерійскимъ дѣломъ. Солдаты одѣты довольно неряшливо и не имѣютъ никакой военной выправки. Существуетъ особое положеніе о занятіяхъ гарнизона рыбными промыслами, по которому извѣстная доля съ доходовъ поступаетъ въ пользу коменданта и его помощника.

Исторія заселенія норвежцами этой мѣстности и возникновенія въ Финмаркенѣ укрѣпленнаго пункта находятся между собой въ тѣсной связи и относятся къ эпохѣ царствованія датскаго короля Гако (Haakon), т. е. къ началу XIV столѣтія. По свѣдѣніямъ норвежскихъ историковъ, крѣпостца Вардэ построена по повелѣнію короля Haakon'a въ 1310 году и предназначалась для защиты про-

мышлявшихъ въ водахъ Финмаркена датчанъ и норвежцевъ отъ безпрестанныхъ набѣговъ русскихъ и шведовъ [1]).

Почти одновременно съ появленіемъ въ столь близкомъ сосѣдствѣ съ Россіею датскаго укрѣпленія и у насъ на Мурманскомъ берегу былъ построенъ Кольскій острогъ, преобразованный затѣмъ въ уѣздный городъ.

Первоначально крѣпость Вардэ была построена на сѣверо-западной сторонѣ острова Wardehus и, очевидно, защищала островъ со стороны Мурманскаго берега, откуда русскіе, главнымъ образомъ, направляли свои разрушительные набѣги въ предѣлы Финмаркена. На прилагаемомъ дальше рисункѣ «Русской баттареи» изображены, съ норвежской фотографіи, остатки первоначальной крѣпости. Сохра-



Вардэ въ 1594 году.

нившееся до сихъ поръ самое названіе этого упраздненнаго укрѣпленія и расположеніе его какъ разъ противъ нашего Мурманскаго берега ясно доказываютъ его первоначальную цѣль и дальнѣйшее назначеніе. По повелѣнію того же короля Haakon'a, на островѣ Wardehus, близь крѣпости была построена церковь (одна изъ древнѣйшихъ во всемъ Финмаркенѣ), освященная епископомъ Ioerund'омъ, для этой цѣли, пожеланію короля Haakon'a, лично посѣтившимъ далекій Финмаркенъ [2]).

Такимъ образомъ, еще въ началѣ XIV столѣтія въ Финмаркенѣ былъ уже созданъ надежный оплотъ противъ нашей и шведской вольницы, которому впослѣдствіи суждено было пересоздаться въ

[1]) Illustreret Norges Historie af O. A. Oevrland. Kristiania. 1888.
[2]) Тамъ же.

прекрасно благоустроенный норвежскій торгово-промышленный пунктъ, какимъ въ настоящее время, безспорно, является нашъ ближайшій сѣверный сосѣдъ—городъ Вардэ съ его крѣпостью, теперь утратившею, конечно, всякое стратегическое значеніе и поддерживаемую норвежскимъ правительствомъ только какъ историческій памятникъ. Артилерія вардэской крѣпости служитъ въ наше время исключительно для салютаціонной пальбы въ дни различныхъ національныхъ празднествъ.

Говоря о былыхъ набѣгахъ на Финмаркенъ русскихъ и шведовъ, нельзя не упомянуть о сохранившемся у современныхъ лопарей преданіи о томъ, что эти набѣги были насколько стремительны и часты, что ихъ предки, въ промемутки между этими внезапными погромами, даже не успѣвали варить себѣ горячую пищу. Среди лопарскихъ же преданій существуетъ легендарный разсказъ о совмѣстномъ нападеніи русскихъ и лопарей на крѣпость Вардэ. По словамъ преданія, имъ долго и безъуспѣшно пришлось осаждать эту крѣпость, пока среди осаждающихъ не нашелся одинъ лопарь отличайшійся необыкновенною хитростью и ловкостью. Тароватый на всевозможныя продѣлки, смѣльчакъ-лопарь, какимъ-то образомъ, успѣлъ пробраться въ непріятельскую крѣпость и началъ прыгать и танцовать передъ ея гарнизономъ и въ то же время на крѣпостныхъ стѣнахъ и пушкахъ ставилъ мѣломъ кресты. Затѣмъ лопарю удалось заставить норвежскихъ солдатъ обнажить спины, на которыхъ онъ также начертилъ мѣломъ кресты и послѣ всѣхъ продѣлокъ скрылся изъ крѣпости. Преданіе гласитъ, что послѣдствіемъ смѣлыхъ и, конечно, «сверхъестественныхъ» дѣйствій лопаря былъ удачный штурмъ крѣпости и захватъ ея русскими и лопарями. Хотя въ исторіи и не находится указаній на захватъ русскими крѣпости Вардэ, но весьма возможно допустить, что эта крѣпость иногда и переходила въ временное владѣніе русскихъ, набѣгавшихъ въ Финмаркенъ, а затѣмъ снова возвращалась обратно или силой, или же добровольно. Изъ другихъ лопарскихъ преданій, подтверждаемыхъ также и норвежскими историками, видно, что съ постройкой церкви на островѣ Wardehus начались преслѣдованія и притѣсненія лопарей со стороны мѣстнаго духовенства, послѣдствіемъ чего была поѣздка лопарскаго короля («Finnenkongen») Мартына къ датскому королю Haakon'у, резиденція котораго въ то время была въ норвержскомъ городѣ Бергенѣ, съ жалобою на притѣсненія мѣстнаго епископа. Поѣздка короля Мартына въ Бергенъ имѣла для лопарей благопріятные результаты и лопари тогда же получили отъ датскаго правительства различныя вольности и льготы. По свѣдѣніямъ нѣкоторыхъ норвежскихъ историковъ, упоминаемый лопарской король Мартынъ былъ бѣглый русскій монахъ.

Вообще же, на существованіе лопарскихъ королей указываютъ многія преданія, живо сохранившіяся до настоящаго времени среди

населенія какъ русской, такъ и норвежской Лапландіи. Нашъ почтенный консулъ въ Сѣверной Норвегіи, Д. Н. Островскій, объѣхавшій Лапландію въ разныхъ направленіяхъ и глубоко изучившій бытъ, нравы и преданія ея обитателей, въ своемъ докладѣ Императорскому Географическому Обществу о лопаряхъ и ихъ преданіяхъ, приводитъ слѣдующее, записанное имъ на мѣстѣ, преданіе: «Разъ Лопскій король былъ въ тундрѣ около Каутойкейно и встрѣтился съ Чудью, которая его не узнала и спросила, знаетъ ли онъ, гдѣ живетъ Лопскій король. Когда онъ отвѣтилъ утвердительно, Чудь обѣщала ему большую награду, если онъ сведетъ ихъ къ нему. «Это опасно,—отвѣчалъ король,—у него съ собой много народу, а я лучше приведу его къ вамъ сюда на озеро и вы встрѣтитесь съ нимъ какъ разъ посединѣ на льду и ему некуда будетъ убѣжать».

«По заключеніи такого условія, король ушелъ въ свой погостъ, собралъ людей и велѣлъ имъ надѣть кумачи (башмаки шерстью вверхъ, въ которыхъ можно также твердо ходить по льду, какъ и по землѣ) и вырубить каждому по дубинѣ. Самъ онъ, кромѣ того, взялъ бревно, гладкое, безъ сучьевъ. Когда лопари пришли къ озеру и увидѣли, что съ противоположнаго берега къ нимъ навстрѣчу идетъ Чудь, они положили бревно на ледъ и покатили его прямо подъ ноги Чуди, которая была въ обыкновенныхъ сапогахъ и попадала, а лопари напали на нее и перебили дубинами»[1]).

Далѣе Д. Н. Островскій говоритъ, что преданія о набѣгахъ Чуди такъ еще живы среди лопарей, «что когда пасторъ Stockfleth, въ 1841 году, пріѣхалъ на Чалмо озеро, то лопари разбѣжались, думая, что пришла Чудь. Разсказываютъ, что въ 1884 году два туриста, говорившіе по-фински, заблудились въ Шведской Лапландіи и у истоковъ Kalikselven были застрѣлены лопарями, принявшими ихъ за Чудь»[2]).

Вотъ что передаетъ Д. Н. Островскій о притѣсненіяхъ лопарей Чудью: «Хорошо жилось,—разсказываютъ лопари,—въ старые годы у озера Энаре, но пришла Чудь и жить стало опасно, такъ опасно, что люди не смѣли жить на землѣ, а хоронились въ ямахъ и въ амбарахъ. Ямы эти были круглыя и четыреугольныя и во множествѣ оказываются по рѣкѣ Пасвигу, въ Эльвенесѣ, Южномъ Варангерѣ, Киркенесѣ и по Мурманскому берегу. Діаметръ ихъ около четырехъ метровъ, глубина до двухъ. Полъ и стѣны выстланы берестомъ, на днѣ до сихъ поръ видны остатки рыбьихъ и звѣриныхъ костей.

«Но даже и въ этихъ ямахъ они не могли быть покойны. Выходилъ изъ ямы дымъ, сидѣли тамъ неспокойно, слышался шо-

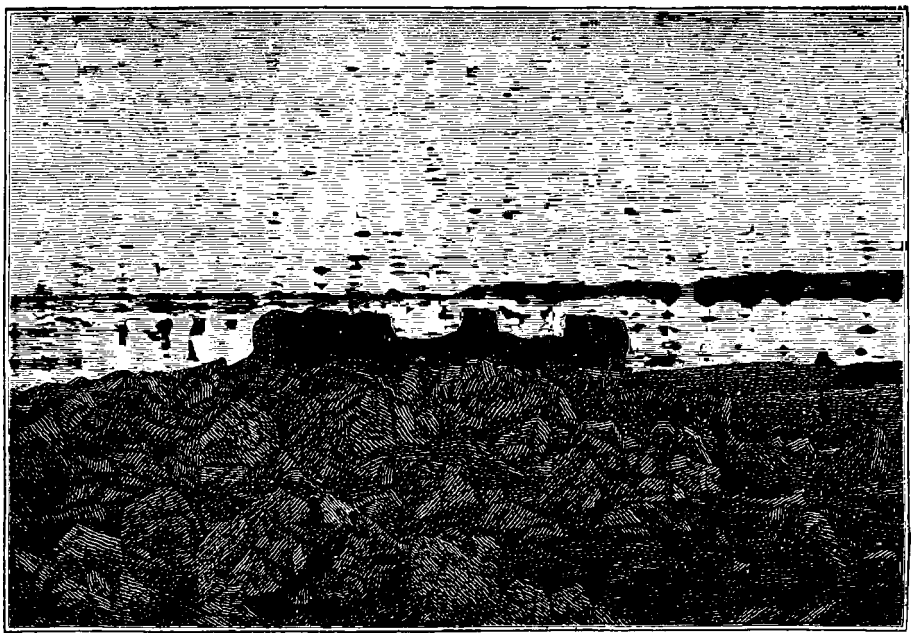
---

[1]) Д. Н. Островскій. «Лопари и ихъ преданія». Сообщеніе, читанное въ Отдѣленіи Этнографіи, 4-го ноября 1888 года.

[2]) Тамъ же.

рохъ, трава была кругомъ помята. Чудь тотчасъ открывала лопарей и убивала. Разсказываютъ, что одна лопарка, желая спрясти подвязки для кумачъ (башмаки), привязала основу къ маленькой березѣ и, сидя въ ямѣ, начала плести, но шедшая мимо Чудь тотчасъ замѣтила качаніе березки и открыла убѣжище лопарей»[1]).

Не безъинтересны также преданія лопарей объ ихъ герояхъ, мстившихъ и губившихъ полчища Чуди. Въ этихъ преданіяхъ о подвигахъ лопарскихъ героевъ главную роль играетъ не сила, а свойственная лопарямъ хитрость и находчивость. Выдающимся легендарнымъ героемъ является лопарь Лаурекашъ (Laurekadsj). О



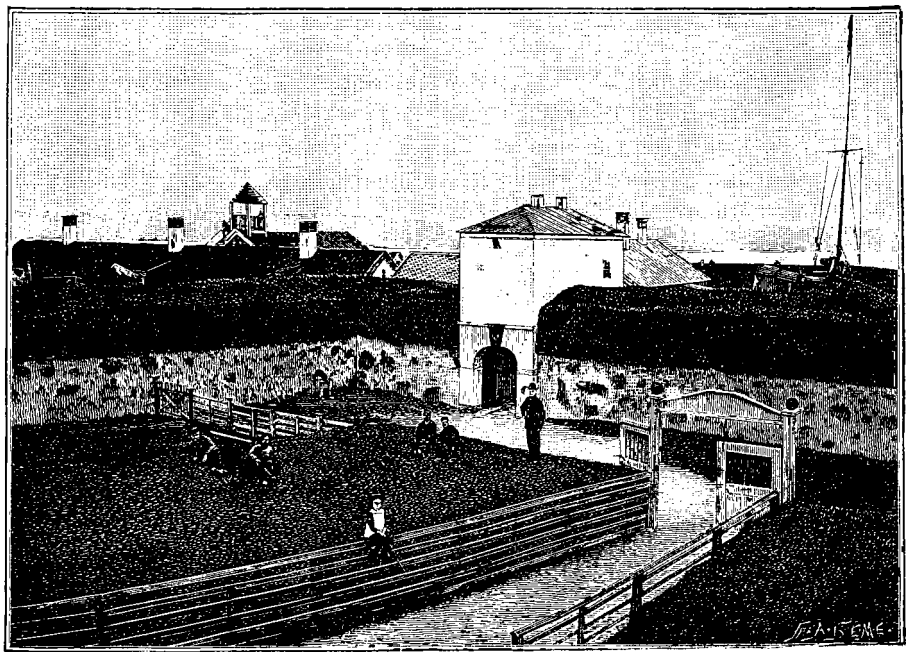
Русская баттарея въ Вардэ.

немъ преданіе говоритъ слѣдующее: «Однажды Лаурекашъ (служившій проводникомъ у Чуди) привелъ Чудь на островъ Tsjuôtboets-Suoeloi («Сто сосновый»), при истокѣ Пазрѣки изъ Энарэ, гдѣ росла морошка. Чудь наѣлась и улеглась спать, а одного оставили сторожить лодки. Сторожу также захотѣлось спать; онъ связалъ лодки вмѣстѣ и веревку, или лыко, отъ послѣдней обвязалъ вокругъ пояса и заснулъ. Лаурекашъ подкрался къ нему, перерѣзалъ веревку, вскочилъ въ лодку и уплылъ со всѣми лодками прочь отъ острова. Черезъ недѣлю приходитъ Лаурекашъ на островъ посмотрѣть Чудь.

[1]) Д. Н. Островскій. «Лопари и ихъ преданія».

Почти всѣ они лежали мертвые и только иные едва поднимали головы.

«Другой разъ, Лаурекашъ также былъ проводникомъ и осторожно провелъ Чудь черезъ всѣ опасные водопады на рѣкѣ Пазѣ. Когда они стали приближаться къ послѣднему «падуны» Gouevnjes, Чудь заслышала шумъ, пришла въ безпокойство, но Лаурекашъ успокоилъ ихъ, говоря, что никакого водопада больше нѣтъ, а шумъ идетъ отъ встрѣчи прѣсной воды съ соленою, такъ какъ они приближаются къ морю, и что теперь отъ него требуется особое искусство направить лодки. Онъ связалъ лодки вмѣстѣ и велѣлъ



Крѣпость Вардэ.

Чуди лежать лицомъ внизъ, не двигаться. Когда струя водопада захватила и понесла лодки, Лаурекашъ успѣлъ выскочить на берегъ, но въ то же время чудскій атаманъ бросилъ въ него копье и ранилъ его въ ногу. Окровавленный приходитъ онъ въ «восточный» русскій погостъ и застаетъ лопарей играющими въ мячъ. Они, видя на немъ кровь, приняли его за разбойника и хотѣли убить, но онъ разсказалъ имъ свой подвигъ, повелъ ихъ къ рѣкѣ и указалъ на массу чудскихъ тѣлъ, плывущихъ по теченію. Рука атамана съ мечемъ была выброшена на мель противъ Эльвенеса, отчего и мель эта до сихъ поръ называется Miennelajse (Svoerdskjoeret).

Другое лопарское преданіе о подвигахъ Лаурекаша говоритъ слѣдующее: «Лаурекашъ ночью связалъ Чудь въ «райду» (рядъ оленей, запряженныхъ въ нульки) и ѣхалъ самъ впереди съ зажженнымъ берестомъ, указывая дорогу. Въѣхавъ на высокую гору Gevisbahut, около Учьока, онъ бросилъ свой факелъ внизъ и вслѣдъ за факеломъ вся райда сверглась въ пропасть».

Изъ приведенныхъ выше указаній норвежскихъ историковъ и лопарскихъ преданій, нельзя не заключить, что нынѣ мирный и чисто промысловый Финмаркенъ былъ нѣкогда широкой ареной безпрерывныхъ и постоянныхъ кровопролитій, происходившихъ какъ между аборигенами тамошняго сѣвера лопарями и тѣснившими ихъ другими національностями, такъ и взаимными столкновеніями послѣднихъ между собой.

Возвращаюсь къ исторіи крѣпости Вардэ. Какъ я уже сказалъ выше, крѣпость Вардэ была перенесена на сѣверо-восточный берегъ острова Вардэгусъ и вокругъ нея сгруппировались постройки, изъ которыхъ затѣмъ и образовался нынѣшній городъ Вардэ, являющійся въ настоящее время центромъ мѣновой торговли всего Финмаркена съ нашими поморами. На древнихъ крѣпостныхъ воротахъ находятся двѣ надписи о посѣщеніяхъ крѣпости Вардэ датскимъ королемъ Христіаномъ IV въ 1599 году и шведско-норвежскимъ королемъ Оскаромъ II въ 1873 году. Въ описаніи путешествія датскаго короля Христіана IV крѣпость Вардэ называется «Misirissima piscatrum tuguria» (бѣднѣйшее рыбачье жилище).

Въ исторіи крѣпость Вардэ упоминается еще какъ важнѣйшій астрономическій пунктъ, откуда производились наблюденія надъ первымъ прохожденіемъ Венеры черезъ дискъ солнца въ 1769 году. Въ церковныхъ лѣтописяхъ Вардэ существуютъ записи, изъ которыхъ видно, что въ 1769 году, по приглашенію датскаго короля, въ Вардэ пріѣзжалъ австрійскій астрономъ Hell и производилъ наблюденія надъ прохожденіемъ Венеры черезъ дискъ солнца. Обсерваціоннымъ пунктомъ служилъ перешеекъ, соединяющій обѣ части острова Вардэгусъ. По мнѣнію астрономовъ, наблюденія, произведенныя въ Вардэ астрономомъ Hell'емъ, были самыми цѣнными для науки изъ всѣхъ, произведенныхъ въ другихъ пунктахъ.

Составъ полиціи въ Вардэ чрезвычайно ограниченъ и, кажется, весь ея персоналъ состоитъ всего изъ четырехъ человѣкъ высшихъ и низшихъ агентовъ. Полицейскіе чины не имѣютъ форменной одежды, а отличаются отъ остальныхъ обывателей только форменными фуражками. Полицейскіе также не имѣютъ ни холоднаго, ни огнестрѣльнаго оружія; единственное ихъ вооруженіе состоитъ изъ особаго желѣзнаго браслета, который они надѣваютъ на руку буйствующаго, или препровождаемаго арестанта. Не мало заботы доставляютъ чинамъ вардэской полиціи матросы нашихъ поморскихъ

судовъ, падкіе на водку, подъ вліяніемъ которой не прочь и отъ безобразій.

Какъ-то разъ матросы съ нѣсколькихъ поморскихъ судовъ обратились къ одному изъ мѣстныхъ купцовъ съ просьбою истопить, за плату, построенную имъ русскую баню. Купецъ согласился; баня была предоставлена въ распоряженіе поморовъ. Пока баню топили, поморы успѣли перепиться и баню сожгли до тла. Владѣлецъ потребовалъ отъ нихъ уплаты половины стоимости сгорѣвшей постройки; пьяные поморы заупрямились и наотрѣзъ отказались удорлетворить эту справедливую и скромную претензію. Споры ни къ чему не привели и пьяная ватага съ шумомъ и гамомъ повалила прямо къ русскому консулу, требуя отъ послѣдняго якобы защиты противъ неосновательныхъ притязаній норвежскаго купца. Энергичный консулъ заставилъ пьяную толпу возвратиться на суда, а владѣлецъ сгорѣвшей бани впослѣдствіи былъ удовлетворенъ самими же виновниками пожара. Былъ даже случай, когда нашъ консулъ въ Финмаркенѣ, прибывъ по служебнымъ дѣламъ на одно изъ поморскихъ судовъ, былъ оскорбленъ грубой бранью самого судовладѣльца. Оскорбившій консула поморъ понесъ строгую уголовную кару.

Для пріѣзжающихъ въ Вардэ имѣется единственная гостинница съ нѣсколькими довольно удобными и очень чистенькими небольшими номерами. Такъ какъ нашъ консулъ въ Финмаркенѣ большую часть лѣта проводитъ въ Вардэ (постояннымъ мѣстопребываніемъ консула считается городъ Гаммерфестъ) и квартируетъ въ этой гостинницѣ, то владѣлецъ наименовалъ ее: «Hôtel de Russie». Какъ номера, такъ и столъ въ гостинницѣ очень дешевы; послѣдній разнообразенъ и сытенъ. Прислуга, хотя и не такъ выдрессирована, какъ въ столичныхъ отеляхъ, тѣмъ не менѣе усердная и услужливая. Вся прислуга женская. Рано утромъ въ номеръ входитъ горничная (номера почти никогда и никѣмъ не запираются на ключъ) и ставитъ у постели большую чашку кофе со сливками и съ сухарями, намазанными масломъ, а сама забираетъ обувь и платье и черезъ нѣсколько минутъ приноситъ ихъ обратно уже вычищенными. Съ утра въ столовой накрывается большой столъ съ большимъ выборомъ разныхъ соленыхъ закусокъ и холодныхъ кушаній; это завтракъ, который не убирается со стола до полудня. Всякій желающій можетъ, совершенно безконтрольно, ѣсть сколько ему заблагоразсудится и затѣмъ уже платитъ за него всего нѣсколько ёръ. Въ третьемъ часу начинаются обѣды. Ни вино, ни водка въ гостинницѣ не продаются; желающіе выпить могутъ приносить напитки съ собой, или посылать за ними изъ гостинницы въ общественный погребъ—единственное въ Вардэ мѣсто, въ которомъ продаются на выносъ водки и виноградныя вина; впрочемъ, послѣднія можно достать и изъ аптеки. Нѣкоторые посѣти-

тели приносятъ въ гостинницу вино и водку и оставляютъ ихъ въ столовой, въ особомъ буфетѣ. Насколько мнѣ помнится, пиво дозволяется продавать и въ гостинницѣ. Если собирающаяся компанія желаетъ подольше пображничать, то напитки запасаются заранѣе, такъ какъ общественный винный складъ закрывается довольно рано, а помимо него нигдѣ, ни за какія деньги ничего нельзя достать. Для распивочной продажи въ Вардэ имѣется нѣчто въ родѣ трактира, также общественнаго. Здѣсь вина и водки продаются всевозможныя, но только распивочно; закусокъ нѣтъ никакихъ, нѣтъ также ни столовъ, ни стульевъ, ни скамеекъ. Пьяныхъ въ трактиръ вовсе не впускаютъ. Появившіеся на улицѣ въ безобразно-пьяномъ видѣ, или поднятые въ состояніи полнаго опьяненія, забираются въ полицейское управленіе для вытрезвленія, а затѣмъ съ нихъ взыскивается денежный штрафъ, который, при несостоятельности, или нежеланіи платить, замѣняется назначеніемъ на нѣкоторыя общественныя работы. Столовая комната въ гостинницѣ почти никогда не бываетъ пустой; съ утра въ ней можно застать мѣстныхъ или пріѣзжихъ посѣтителей, кого за ѣдой а кого и за дѣловой бесѣдой. Здѣсь же, въ столовой, нерѣдко совершаются коммерческія сдѣлки. Словомъ «Hôtel de Russie» замѣняетъ для жителей Вардэ клубъ. Кромѣ консула, въ гостинницѣ всегда проживаетъ лѣтомъ еще кто-нибудь изъ русскихъ.

Водныя богатства Ледовитаго океана составляютъ житницу всей Сѣверной Норвегіи; она сама ими существуетъ и снабжаетъ другія государства Европы, не исключая и Россіи. Попадая въ Вардэ, сразу чувствуешь себя въ царствѣ трески, палтусины и другой сѣверной рыбы. При береговомъ вѣтрѣ это царство даетъ себя знать еще въ морѣ. Я говорю о зловоніи, стоящемъ надъ Вардэ и распространяемомъ милліонами сушащихся тресковыхъ головъ, гуанными заводами и множествомъ паровыхъ чановъ и простыхъ салогрѣекъ, вытапливающихъ жиръ изъ тресковой печени. Эта вонь, особенная, специфическая, присущая только рыболовнымъ пунктамъ. Вонь мурманскихъ промысловыхъ становищъ — ничто въ сравненіи съ зловоніемъ, по временамъ заражающимъ воздухъ Вардэ. Для непривычнаго человѣка, въ первый разъ пріѣзжающаго въ Вардэ лѣтомъ, тамошній воздухъ положительно нестерпимъ. Въ Вардэ, куда не взглянешь—всюду масса жердей, на которыхъ сушится треска и отдѣленныя отъ туловища тресковыя головы; въ нѣкоторыхъ мѣстахъ тресковыя головы навалены въ огромныя кучи. Мнѣ не пришлось видѣть, но мнѣ говорили, что, когда лѣтомъ, въ жаркую погоду, эти кучи подолгу остаются неразобранными, то изъ нихъ выползаютъ цѣлыя массы бѣлыхъ червяковъ. Тресковыя головы сушатся, а затѣмъ поступаютъ на гуанные заводы. На заводахъ головы превращаютъ въ мелкій порошокъ и въ такомъ видѣ онѣ поступаютъ въ продажу и употребляются для удобренія полей и подмѣшиваются къ корму скота.

Въ Вардэ находятся также нѣсколько китобойныхъ заводовъ. Описывать ихъ не стану, такъ какъ наши мурманскіе заводы устроены по типу норвежскихъ Точно также самый промыселъ и обработка китовыхъ продуктовъ производятся совершенно одинаковыми способами. Гуанные заводы обширны и хорошо устроены; но посѣтивъ ихъ въ первый разъ, оставаться въ нихъ долго нельзя— до того тамъ удушливо-смрадная атмосфера. Рабочіе же привыкли къ этому зловонію и, какъ ни въ чемъ не бывало, проводятъ въ этой атмосферѣ цѣлые дни.

Еще одинъ источникъ вардэскаго зловонія — это многочисленные салогрѣйные чаны, устроенные въ разныхъ мѣстахъ города. Салогрѣинь два сорта: паровыя и обыкновенныя; послѣднія-то и распространяютъ отчаянную вонь. Добываніе тресковаго жира чрезвычайно не сложно. Паровыя салогрѣйни производятъ лучшіе сорта жира и въ томъ числѣ и медицинскій, извѣстный подъ названіемъ рыбьяго жира. Подъ вліяніемъ пара, жиръ изъ печени добывается очень скоро и затѣмъ сортируется. Остающаяся масса волоконъ и другихъ твердыхъ веществъ также эксплоатируется и идетъ на удобреніе полей. Паровой способъ добыванія жира сравнительно опрятенъ и не такъ зловоненъ, какъ обыкновенный—добывающій жиръ при помощи солнечныхъ лучей. Деревянные чаны съ тресковою печенью встрѣчаются буквально всюду: и на берегу, и во дворахъ, и на улицѣ. Наполненные печенью, чаны стоятъ по нѣсколько недѣль, а иногда и мѣсяцевъ, смотря по погодѣ. Если лѣто жаркое и уловъ трески позволяетъ сразу наполнять доверху многочисленные чаны печенью, то это еще благо; но если лѣто ненастное и треска плохо ловится, то чаны наполняются медленно и вся эта смрадная масса мѣсяцами не перестаетъ заражать воздухъ. Послѣдній способъ добыванія изъ тресковой печени жира практикуется и у насъ на Мурманскомъ берегу, причемъ не рѣдко случается, что пустующіе чаны служатъ «кутузкой» для бушующихъ пьяныхъ поморовъ, куда хозяева становищъ прячутъ ихъ для вытрезвленія. Впрочемъ, въ нѣкоторыхъ становищахъ Мурманскаго берега, еще въ 1883 году, уже дѣйствовали паровыя салогрѣйни. Тресковый жиръ, особенно его высшій сортъ, цѣнится довольно дорого. Цѣна медицинскаго жира иногда достигаетъ до 13—15 кронъ за пудъ; прочіе сорта жира продаются по цѣнѣ отъ 2-хъ до 8-ми кронъ за пудъ. Отбросы этого производства, идущіе на удобреніе полей, продаются около кроны за пудъ и находятъ хорошій сбытъ.

Хотя портовые города Стараго и Новаго Свѣта и не славятся строгостью нравовъ ихъ обитателей, тѣмъ не менѣе Вардэ, въ этомъ отношеніи, составляетъ рѣдкое, завидное исключеніе, и репутація его населенія почти идеально безупречна. О воровствѣ, грабежахъ и убійствахъ съ корыстной цѣлью здѣсь не имѣютъ понятія; пос-

лѣднія, если и случаются (крайне рѣдко), то только въ запальчивости, свойственной всѣмъ скандинавскимъ народамъ, или въ состояніи афекта, или же по мотивамъ, неимѣющимъ ничего общаго съ корыстными цѣлями. Здѣсь также нѣтъ того безшабашнаго разгула и разврата, какіе можно встрѣтить въ притонахъ любого приморскаго города. Въ Вардэ нѣтъ не только домовъ терпимости, но, положительно, не существуетъ и тайной проституціи. Семейный очагъ для вѣчно трудящагося населенія Вардэ дороже всего. Весь заработокъ отъ труднаго и опаснаго промысла идетъ исключительно на улучшеніе благосостоянія семьи каждаго промышленника, и ни куда больше. Нѣтъ словъ, что и здѣсь можно отыскать бобылей-пропойцъ, но они будутъ крайне рѣдкимъ исключеніемъ изъ общей массы населенія. Чрезвычайно симпатична домашняя обстановка норвежской семьи и на маленькихъ факторіяхъ, гдѣ все дышетъ еще большей патріархальностью.

Все вышеизложенное—возможно краткая характеристика крайняго сѣвернаго городка Вардэ и его жизни. Не имѣя возможности распространяться здѣсь о многихъ частностяхъ и подробностяхъ жизни сѣверныхъ норвежцевъ, скажу только, что наше архангельское поморье много выиграло бы, подражая, если не во всемъ, то, по возможности, во многомъ, своимъ ближайшимъ сосѣдямъ, съ бытомъ и благосостояніемъ которыхъ, отлично знакомъ каждый поморъ. Нѣтъ сомнѣнія, что со временемъ и на Мурманскомъ берегу появятся городки, подобные Вардэ, но вопросъ въ томъ, уживутся ли въ нихъ симпатичная простота и строгость нравовъ съ плодами современной цивилизаціи?

V.

Знакомство съ К. Ховгардомъ и прочими членами датской экспедиціи. — Завтракъ на «Димфнѣ».—Краткая біографія Ховгарда.—Разсказъ Ховгарда о пребываніи во льдахъ Карскаго моря «Димфны» и «Варны». — Послѣдній вечеръ въ Вардэ. — Отплытіе въ Тромзё.

Я былъ очень обрадованъ вѣстью о благополучномъ возвращеніи датской полярной экспедиціи и пребыванію ея въ Вардэ и поспѣшилъ познакомиться съ ея начальникомъ, лейтенантомъ Ховгардомъ. Хозяинъ гостинницы указалъ мнѣ комнату, занятую Ховгардомъ. Я постучалъ въ дверь. Получивъ приглашеніе войти, я увидѣлъ передъ собой высокаго, худощаваго блондина, очень симпатичной наружности; это и былъ самъ Ховгардъ. Онъ былъ одѣтъ въ датскую морскую форму и занимался составленіемъ какихъ-то счетовъ. Ховгардъ встрѣтилъ меня очень привѣтливо и любезно предложилъ свою комнату на время моего пребыванія въ Вардэ. Но, не желая стѣснять хозяина, я отказался отъ этой любезности.

Изъ бесѣды съ Ховгардомъ я узналъ, что «Димфна» прибыла въ Вардэ всего за два дня до прихода нашей «Вельды» и пробудетъ здѣсь еще нѣсколько дней для исправленія винта, сломаннаго льдами, при выходѣ изъ Карскаго моря. Вскорѣ въ номеръ Ховгарда вошелъ одинъ изъ членовъ экспедиціи, молодой офицеръ итальянскаго флота Rensis, съ которымъ Ховгардъ меня сейчасъ же познакомилъ. Во время моего визита, Ховгарду было доставлено нѣсколько телеграммъ съ привѣтствіями по случаю благополучнаго возвращенія «Димфны» изъ полярныхъ льдовъ. Подобныя телеграммы Ховгардъ не переставалъ получать изъ всѣхъ концовъ Европы, отъ разныхъ ученыхъ учрежденій и отдѣльныхъ личностей, привѣтствовавшихъ энергичнаго молодого изслѣдователя.

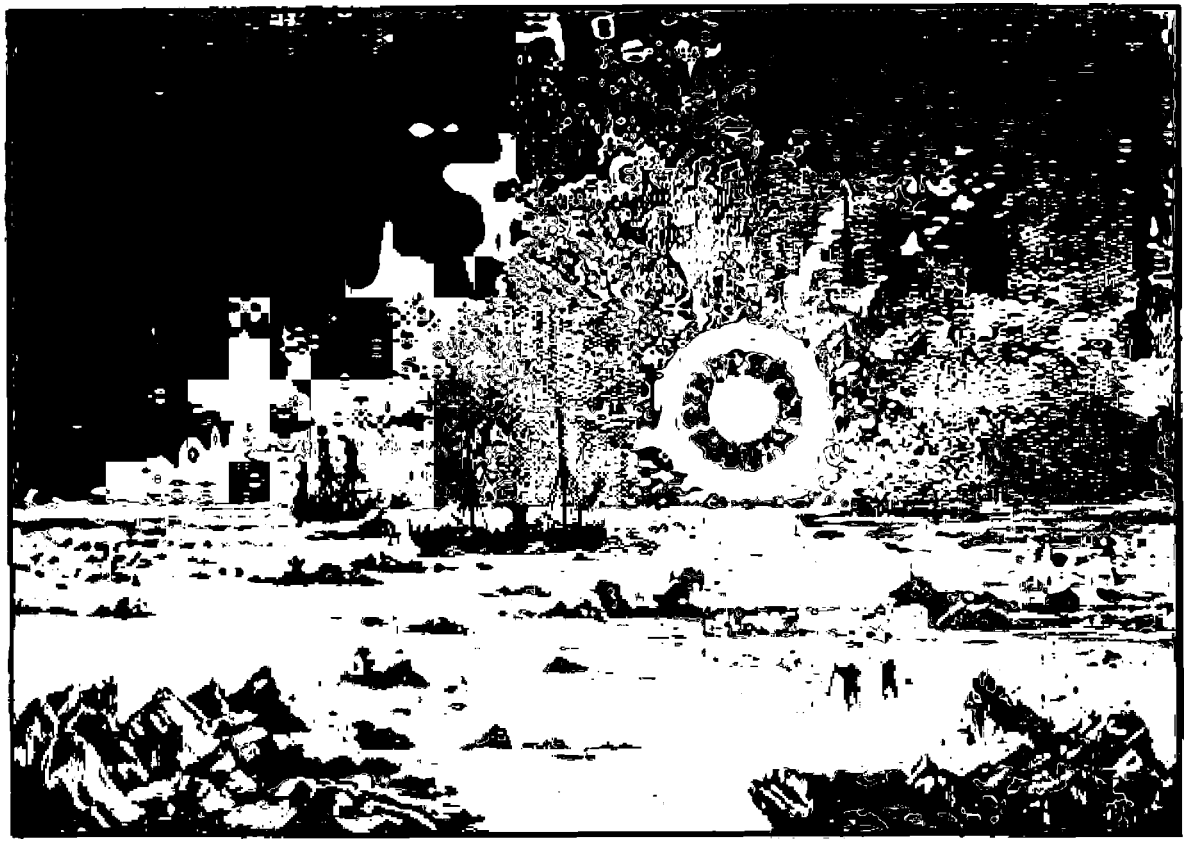
Приближался адмиральскій часъ, и мы втроемъ отправились въ столовую, куда почти вслѣдъ за нами вошелъ еще одинъ участникъ экспедиціи, лейтенантъ датскаго флота Ульсенъ, бывшій старшимъ офицеромъ на «Димфнѣ». За столомъ уже было много публики и общее вниманіе было обращено на героя дня Ховгарда и его достойныхъ сотрудниковъ. Вскорѣ въ гостинницу пришелъ и г. Гебель, все время хлопотавшій по своимъ дѣламъ, и присоединился къ нашему обществу. Завтракъ и пріятная бесѣда тянулись долго и Ховгардъ былъ душой общества. Послѣ завтрака, мы разошлись, условившись вечеромъ снова встрѣтиться въ гостинницѣ. Я съ г. Гебелемъ возвратился на «Вельду», а датчане отправились по своимъ дѣламъ. Съ «Вельды» уже выгружали бочки съ китовымъ жиромъ. Оказалось, что, по различнымъ обстоятельствамъ, «Вельда» не могла идти въ Гамбургъ, а оставивъ грузъ въ Вардэ, должна была слѣдовать въ Христіанію и остаться тамъ на зиму. Самому же г. Гебелю было необходимо торопиться также въ Христіанію, куда его вызывали по дѣлу о заказѣ товариществомъ новаго китобойнаго парохода на судостроительной верфи Nyland'a. Поэтому программа нашего дальнѣйшаго плаванія опредѣлилась слѣдующимъ образомъ: «Вельда» должна была идти въ Тромзё, оттуда въ Дронгеймъ, гдѣ г. Гебель намѣревался высадиться и уже по желѣзной дорогѣ ѣхать въ Христіанію [1]). Изъ Дронтгейма «Вельда» должна идти въ Христіанію, посѣщая попутные портовые города, для высадки рабочихъ и пополненія запасовъ угля и провизіи. Выгрузку и окончаніе другихъ разсчетовъ въ Вардэ предполагалось произвести въ теченіе двухъ сутокъ. На пароходѣ мы застали норвежскаго капитана Циммермана, судно котораго погибло близь Вардэ. Циммерманъ, не имѣя средствъ возвратиться въ Христіанію, просилъ г. Гебеля разрѣшить ему отправиться на

[1]) Ураганъ, настигшій «Вельду» на переходѣ изъ Тромзё въ Дронтгеймъ, вынудилъ насъ нѣсколько измѣнить этотъ маршрутъ, и мы, вмѣсто Дронтгейма, зашли въ небольшой портовый городокъ Намвосъ, а оттуда въ Бергенъ.

«Вельдѣ». Просьба его была удовлетворена, но г. Гебель предупредилъ его, что за тѣснотой нашей каюты, онъ можетъ помѣститься только съ командой; бѣднякъ, понятно, былъ радъ и этому. Тутъ же явился на «Вельду» и лоцманъ Андерсенъ, выписанный изъ Бергена, для проводки «Вельды» по шхерамъ. Атлетическаго сложенія, съ громовымъ голосомъ, Андерсенъ представлялъ собою настоящій типъ морского волка.

Вечеромъ мы снова были въ номерѣ Ховгарда, гдѣ уже собрались всѣ члены экспедиціи; кромѣ уже мною названныхъ, здѣсь были докторъ и натуралистъ. Вечеръ прошелъ въ оживленной бесѣдѣ, причемъ мы доставили, вѣроятно, не малый доходъ и городскому акцизу. На этотъ разъ говорили о Россіи и русскихъ больше, нежели о льдахъ Карскаго моря. Ховгардъ также говорилъ о своихъ прежнихъ плаваніяхъ и, между прочимъ, о своемъ участіи въ извѣстной экспедиціи профессора Норденшильда на пароходѣ «Вега». Особенно интересовался Россіей молодой итальянскій офицеръ Rensis; я едва успѣвалъ отвѣчать на массу предлагаемыхъ имъ вопросовъ о разныхъ сторонахъ русскаго быта. Вечеринка затянулась на долго и было уже далеко за полночь, когда мы оставили комнату Ховгарда. Ночевать остались въ гостинницѣ, такъ какъ, къ нашему удовольствію, освободился одинъ изъ номеровъ. Утромъ слѣдующаго дня мы съ Ховгардомъ гуляли по городу, а къ полудню, были уже на «Димфнѣ», куда еще наканунѣ Ховгардъ пригласилъ на завтракъ г. Гебеля и меня.

Передъ завтракомъ я осмотрѣлъ «Димфну» во всѣхъ подробностяхъ. «Димфна» ничѣмъ особеннымъ не отличалась отъ другихъ промысловыхъ пароходовъ, типъ которыхъ я описалъ выше. Трюмы парохода, вмѣсто цистернъ, были наполнены провизіей, которой, при отправленіи экспедиціи изъ Копенгагена, было запасено столько, что, по разсчету, должно было хватить на продовольствіе экипажа въ теченіе двадцати шести мѣсяцевъ. Команда «Димфны» состояла изъ шестнадцати человѣкъ матросовъ, частью военно-служащихъ, частью вольнонаемныхъ. На пароходѣ отведено особое отдѣленіе для собакъ, которыхъ экспедиція взяла съ собой изъ Копенгагена. Во время пребыванія экспедиціи во льдахъ Карскаго моря, число собакъ значительно увеличилось новымъ приплодомъ. Для продовольствія собакъ на «Димфнѣ» было запасено также значительное количество особыхъ хлѣбовъ, или большихъ галетъ, спеціально приготовленныхъ для этой цѣли. Ховгардъ предложилъ мнѣ обмѣнять любого изъ датскихъ договъ на мою самоѣдскую собаку «Бѣлку». Но и мои собаки были для меня значительной помѣхой въ плаваніи, поэтому я, отказавшись отъ обмѣна, подарилъ «Бѣлку» Ховгарду. Въ своихъ письмахъ ко мнѣ Ховгардъ и до сихъ поръ, между прочимъ, извѣщаетъ о здоровьѣ «Бѣлки».



Голландская и датская полярныя экспедиціи во льдахъ Карскаго моря.

Помѣщеніе членовъ экспедиціи и каютъ-кампанія передѣланы изъ трюма и представляютъ собою цѣлую выставку всевозможныхъ астрономическихъ, физическихъ и другихъ приборовъ. Каютъ-кампанія «Димфны» довольно просторна и, вмѣстѣ съ тѣмъ, уютна и свѣтла. Отопленіе устроено также вполнѣ удовлетворительно, благодаря чему, члены экспедиціи не испытывали холода въ жестокіе морозы въ Карскомъ морѣ. Стѣны каютъ-кампаніи, кромѣ различныхъ научныхъ приборовъ, увѣшаны также разнымъ оружіемъ и теплымъ платьемъ. Въ помѣщеніи команды также просторно и свѣтло; эти два условія необходимо должны быть соблюдаемы на всѣхъ судахъ, идущихъ въ продолжительное полярное плаваніе, какъ одна изъ серьезныхъ гарантій противъ заболѣванія скорбутомъ и другими болѣзнями, свирѣпствующими въ полярныхъ широтахъ. Аптека «Димфны» обильно снабжена всѣми необходимыми медикаментами и находится въ завѣдываніи опытнаго доктора. Вообще, изъ подробнаго осмотра всѣхъ помѣщеній «Димфны» и всѣхъ ея запасовъ, можно было заключить, что приспособленіемъ и снаряженіемъ парохода въ полярное плаваніе руководила опытная рука бывалаго мореплавателя. Въ особомъ отдѣленіи была устроена мастерская съ массою всевозможныхъ слесарныхъ, плотничьихъ, столярныхъ и другихъ инструментовъ. Плотникомъ и столяромъ на «Димфнѣ» состоялъ матросъ датскаго военнаго флота, поражавшій своимъ гигантскимъ ростомъ и колосальными размѣрами всего тѣла. Весь экипажъ «Димфны» состоялъ изъ крѣпкихъ и рослыхъ людей; плотникъ же больше чѣмъ на цѣлую голову былъ выше прочихъ. Во время моего посѣщенія «Димфны», на ней работы по исправленію винта приходили къ концу и вечеромъ того же дня долженъ былъ состояться спускъ ее на воду.

Завтракъ былъ приготовленъ исключительно изъ провизіи, какой питалась экспедиція въ Карскомъ морѣ. Хотя онъ состоялъ изъ консервовъ, тѣмъ не менѣе былъ разнообразенъ и вкусенъ. Запасы напитковъ также не были истощены до конца и столъ былъ обильно уставленъ различными водками и винами. Въ тостахъ, конечно, не было недостатка; пили за благополучное возвращеніе экспедиціи, за наше знакомство, за Россію, за Данію, за присутствующихъ и проч. Послѣ завтрака Ховгардъ показывалъ намъ альбомы различныхъ полярныхъ видовъ, набросковъ разныхъ эпизодовъ зимовки экспедиціи, а также составленныя экспедиціей карты и другія научныя работы. Очень хорошъ альбомъ набросковъ карандашемъ, сдѣланныхъ лейтенантомъ Ульсеномъ; такъ какъ въ альбомѣ нашлось нѣсколько дубликатовъ, то Ховгардъ, съ согласія владѣльца альбома, любезно предположилъ ихъ мнѣ на память о «Димфнѣ». Отчеты метеорологическихъ, магнитныхъ и другихъ научныхъ наблюденій, произведенныхъ членами экспедиціи во время двѣнадцати мѣсячнаго пребыванія въ

полярныхъ льдахъ, также составляли объемистые томы различныхъ таблицъ, испещренныхъ массою цифръ. Натуралистъ экспедиціи возратился тоже съ немалымъ запасомъ разнообразныхъ экземпляровъ полярной флоры и фауны. Словомъ, видно было, что если экспедиціи и не удалось достигнуть прямой цѣли своего плаванія, то, все-таки, труды ея членовъ сдѣлали цѣнный вкладъ въ сокровищницу науки естествознанія и отчасти гидрографіи арктическихъ морей.

Я обратился къ Ховгарду съ просьбой сообщить мнѣ, послѣдовательно, всѣ подробности плаванія и совмѣстнаго пребыванія въ карскихъ льдахъ обѣихъ экспедицій на пароходахъ «Димфна» и «Варна». Ховгардъ охотно согласился исполнить мою просьбу и пригласилъ меня въ 5 часовъ къ себѣ, въ гостинницу, обѣщая, при помощи своего дневника, изложить мнѣ всѣ перепетіи обѣихъ экспедицій, случайно почти бортъ о бортъ зазимовавшихъ въ полярныхъ льдахъ. Поблагодаривъ Ховгарда и его спутниковъ, мы разстались. Выгрузка «Вельды» приходила къ концу и на слѣдующій день было назначено отплытіе изъ Вардэ въ Тромзё. За время нашего пребыванія на «Димфнѣ» погода успѣла окончательно испортиться. Утро было совершенно ясное, а теперь шелъ сильный дождь и сѣверо-восточный вѣтеръ крѣпчалъ все больше и больше. Когда я сходилъ съ «Димфны», на ней начались приготовленія къ спуску на воду. Имѣя около двухъ часовъ свободнаго времени, я ими воспользовался, чтобы посѣтить моихъ прежнихъ вардэскихъ знакомыхъ и въ условленное время быть у Ховгарда. Свои визиты я успѣлъ окончить очень скоро и, сдѣлавъ еще кое-какія покупки, возвратился на «Вельду». У борта «Вельды» стояла ёла, въ которую выгружались послѣднія бочки китоваго жира и тутъ же находилась и другая ёла, доставившая на «Вельду» уголь. Гебеля я не засталъ на пароходѣ, а капитанъ сообщилъ мнѣ, что онъ встрѣтится со мной въ гостинницѣ, и что «Вельда» выйдетъ въ море на слѣдующій день, рано утромъ. Было уже около пяти часовъ, и я торопился снова возвратиться на берегъ, чтобы не опоздать къ Ховгарду. Съ шлюпки я видѣлъ, какъ приступили къ спуску «Димфны», но она все еще продолжала оставаться на стапелѣ. Дождь не переставалъ и вѣтеръ продолжалъ свѣжѣть.

Ховгардъ и его спутники были заняты спускомъ «Димфны», а я, въ ожиданіи ихъ, отправился обѣдать въ столовую гостинницы. Столовая была переполнена посѣтителями. Здѣсь я встрѣтилъ своего стараго знакомаго, капитана К—ъ, только-что возвратившагося изъ Дронтгейма, гдѣ онъ оставилъ, приведенный имъ изъ шпицбергенскихъ водъ, пароходъ, въ пріобрѣтеніи котораго онъ самъ имѣетъ извѣстную долю участія[1]). Капитанъ К—ъ довольно

[1]) Въ Норвегіи, Швеціи и Даніи пріобрѣтеніе промысловаго парохода или паруснаго судна товариществомъ мелкихъ пайщиковъ не составляетъ исключи-

хорошо владѣетъ русскимъ языкомъ и на немъ мы съ нимъ объяснялись. Во время обѣда, съ противоположнаго конца стола, какой-то сѣдой норвежецъ обратился къ К. съ вопросомъ:

— Вашъ собесѣдникъ русскій? и не изъ Архангельска ли?

— Да, русскій, и изъ Архангельска,—отвѣтилъ К. сѣдому незнакомцу.

Тогда незнакомецъ, отрекомендовавшись, началъ справляться у меня о шведско-норвежскомъ консулѣ въ Архангельскѣ, Бодомѣ. Этого уважаемаго консула, весьма популярнаго не только во всей Норвегіи, но и пользовавшагося симпатіями архангельскаго общества, я зналъ лично и объ этомъ знакомствѣ до сихъ поръ вспоминаю съ особеннымъ удовольствіемъ.

— Такъ вы Бодома знаете?—обратился уже ко мнѣ почтенный норвежецъ.

— Да, знаю,—отвѣчалъ я,—и считаю его однимъ изъ самыхъ уважаемыхъ людей въ Архангельскѣ.

Этотъ мой искренній отзывъ о дѣйствительно достойномъ человѣкѣ[1]) привелъ въ восторгъ старика и онъ съ паѳосомъ воскликнулъ:

— Да, Бодомъ истинный сынъ Норвегіи, онъ товарищъ по морской службѣ нашего короля и мой, но только судьба меня бросила на иной путь—торговый, о которомъ я, впрочемъ, не жалѣю.

Нашъ новый собесѣдникъ еще долго повѣствовалъ о товарищѣ дѣтства, консулѣ Бодомѣ.

Уже въ восьмомъ часу вечера, Ховгардъ и его помощники, окончивъ спускъ «Димфны» со стапеля, возвратились въ гостинницу. Проголодавшіеся датчане потребовали обѣдъ, что не мало затруднило кухарку, израсходовавшую всю суточную провизію. Нечего было дѣлать, имъ пришлось ожидать, пока не изготовятъ заказанныя блюда. Ховгардъ извинился, что не исполнилъ своего обѣщанія быть въ пять часовъ дома, да кстати въ это время пришелъ въ гостинницу и Гебель и объявилъ, что «Вельда» остается еще на сутки въ Вардэ. Искренно или нѣтъ, но видимо, датчане порадовались возможности провести съ нами еще сутки. Наскоро состряпанный обѣдъ былъ съѣденъ съ завиднымъ аппетитомъ.

тельнаго явленія. Иногда паи товарищества, содержащаго небольшую промысловую яхту, стоятъ не болѣе 5-ти или 10-ти рублей. Подобныя мелкія товарищества чаще всего встрѣчаются въ портахъ Сѣверной Норвегіи, гдѣ почти все населеніе участвуетъ паями въ томъ или другомъ промысловомъ предпріятіи, почти всегда дающемъ хорошіе барыши.

[1]) Генеральный шведско-норвежскій консулъ въ Архангельскѣ, Х. И. Бодомъ, много лѣтъ провелъ въ этомъ званіи и за время своего пребыванія въ Архангельскѣ пріобрѣлъ общія симпатіи населенія. Недолюбливала его лишь высшая администрація, за настойчивость, съ которою онъ охранялъ интересы и справедливыя требованія норвежскихъ подданныхъ.

«Вельду» задерживало въ Вардэ неполученіе отвѣта изъ Петербурга на посланную г. Гебелемъ телеграмму въ правленіе товарищества.

На этотъ разъ мы въ гостинницѣ долго не засиживались и къ одиннадцати часамъ вечера уже были на «Вельдѣ». Пріѣхали мы измокшіе подъ проливнымъ дождемъ, смѣнявшимся по временамъ мокрымъ снѣгомъ. Нашъ придурковатый «кокъ», или «стюартъ» [1]), живо приготовилъ намъ чай, и мы обсушились и согрѣлись. На палубѣ команда еще возилась съ погрузкой угля и выгрузкой бочекъ. Въ кубрикѣ слышалась какая-то заунывная скандинавская пѣсня, которую нескладно тянули подгулявшіе рабочіе, поспѣшившіе возвратиться съ берега, въ ожиданіи отплытія «Вельды». Къ полуночи на пароходѣ все затихло, команда улеглась спать и только надъ нашими головами раздавались мѣрные шаги вахтеннаго матроса. На слѣдующее утро, въ шесть часовъ, въ каютѣ, по обыкновенію, появился «стюартъ» съ кофе. Хотя никакихъ дѣлъ и не было, тѣмъ не менѣе, волей-неволей, пришлось вставать, такъ какъ упрямый «стюартъ» въ точности и съ упорствомъ исполнялъ, данный ему, разъ навсегда, приказъ—будить въ шесть часовъ утра. За ночь погода нисколько не улучшилась, дождь не переставалъ и сдѣлалось еще холоднѣе. Написавъ на пароходѣ нѣсколько писемъ, я съѣхалъ на берегъ и, побывавъ еще кое у кого изъ вардэскихъ знакомыхъ, направился въ гостинницу. Въ столовой капитаны двухъ норвежскихъ китобойныхъ пароходовъ, отправлявшихся въ этотъ день на зимовку въ Южную Норвегію, справляли «отвальную»; шелъ пиръ горой; густые клубы трубочнаго и сигарнаго дыма наполняли небольшую комнату и дѣлали непріятнымъ продолжительное пребываніе въ ней. Наскоро позавтракавъ, я отправился къ Ховгарду. Его не было дома, но вѣстовой матросъ сообщилъ мнѣ, что онъ скоро возвратится и просилъ меня подождать. Минутъ черезъ двадцать, дѣйствительно, Ховгардъ былъ уже въ своемъ номерѣ и встрѣтилъ меня съ обычной привѣтливостью. Исправленіе сломаннаго винта «Димфны» было совершенно окончено и она была спущена съ стапеля, оставалось только принять грузъ угля. Прежде чѣмъ возвратиться въ Копенгагенъ, Ховгардъ предполагалъ посѣтить нѣкоторые порты Норвегіи и Швеціи и въ Готенборгѣ, принявшемъ участіе въ снаряженіи экспедиціи, сдѣлать сообщеніе о плаваніи «Димфы». Ховгардъ разсчитывалъ оставить Вардэ дня черезъ два или три. Былъ поданъ пуншъ и Ховгардъ началъ свой въ высшей степени интересный разсказъ.

Прежде чѣмъ передать здѣсь разсказъ Ховгарда, я сообщу нѣкоторыя біографическія данныя о самомъ разсказчикѣ, заслужившемъ,

---

[1]) «Стюартами» называютъ пароходныхъ поваровъ, прислуживающихъ также и въ каютахъ грузовыхъ пароходовъ.

не смотря на свою молодость, репутацію опытнаго полярнаго мореплавателя, имѣющаго серьезную научную подготовку.

А. Ховгардъ родился въ 1853 году и первоначальное образованіе получилъ въ Копенгагенскомъ морскомъ училищѣ, а затѣмъ продолжалъ изученіе морскихъ наукъ въ датской морской академіи, которую окончилъ съ званіемъ подлейтенанта. Получивъ высшее морское образованіе, А. Ховгардъ совершилъ нѣсколько плаваній на судахъ датскаго военнаго флота въ европейскихъ моряхъ и Индійскомъ океанѣ. При прохожденіи высшихъ курсовъ морской академіи, А. Ховгардъ съ особымъ усердіемъ занялся изученіемъ географіи и физическихъ наукъ. Двадцати трехъ лѣтъ отъ роду, онъ поступилъ слушателемъ академіи главнаго штаба датской арміи. Военную академію А. Ховгардъ окончилъ также съ успѣхомъ и былъ награжденъ чиномъ лейтенанта флота. Вскорѣ, послѣ окончанія академіи, имя Ховгарда встрѣчается въ спискѣ славныхъ участниковъ знаменитой экспедиціи профессора Норденшильда, на пароходѣ «Вега», въ которой онъ принималъ участіе въ качествѣ завѣдывающаго физическими и астрономическими наблюденіями. Ховгардъ благополучно совершилъ на «Вегѣ» плаваніе вокругъ береговъ Азіи и Европы и, по окончаніи экспедиціи, возвратился въ Копенгагенъ. Вскорѣ послѣ возвращенія въ Данію, были получены извѣстія о гибели парохода «Жаннета», на которомъ находилась американская полярная экспедиція. Для спасенія экипажа «Жаннеты», лейтенантъ Ховгардъ предложилъ снарядить экспедицію, которая должна была отправиться изъ одного изъ европейскихъ портовъ и, войдя въ Карское море, слѣдовать вдоль береговъ Сибири. Ховарду удалось запастись въ Даніи нѣкоторою суммою денегъ, необходимыхъ для снаряженія, предположенной имъ экспедиціи, и онъ отправился въ Америку. Но за два дня до пріѣзда его въ Нью-Іоркъ, тамъ было получено извѣстіе съ «Жаннеты», разстроившее всѣ планы Ховгарда. По возвращеніи въ Копенгагенъ, лейтенантъ Ховгардъ опубликовалъ брошюру, въ которой изложилъ свои предположенія о существованіи, неизвѣстныхъ доселѣ, материковъ противъ сѣвернаго побережья Сибири. Доводы Ховгарда, подкрѣпленные научными данными, добытыми имъ во время экспедиціи Норденшильда, обезпечили успѣхъ брошюры и вскорѣ послѣ ея появленія, датское правительство и нѣкоторыя частныя лица согласились осуществить идею Ховгарда и подъ его начальствомъ была снаряжена полярная экспедиція на пароходѣ «Димфна». Благополучно окончивъ и эту экспедицію, Ховгардъ снова возвратился въ ряды датскаго флота. Онъ и по настоящее время постоянно плаваетъ на военныхъ судахъ и два года тому назадъ посѣтилъ Кронштадтъ, на учебномъ корветѣ, вмѣстѣ съ гардемаринами копенгагенскаго морского училища.

Теперь я изложу подробности пребыванія датской и голланд-

ской экспедиціи во льдахъ Карскаго моря. Разсказъ Ховгарда я дополню свѣдѣніями, полученными мною также и отъ членовъ голландской полярной экспедиціи, во время моего пребыванія въ Амстердамѣ, который я посѣтилъ въ томъ же, 1883 году.

Какъ я уже говорилъ выше, датская экспедиція отправилась на собственномъ пароходѣ «Димфна», а голландская на наемномъ норвежскомъ пароходѣ «Варна», подъ командой норвежскаго же капитана Кнюдсена. Составъ датской экспедиціи извѣстенъ; голландская же—состояла изъ начальника экспедиціи, члена утрехтскаго метеорологическаго института, доктора Снеллена, его помощника, лейтенанта Лами, натуралиста Руи, доктора Крамера и завѣдывающаго физическими обсерваціями Экама. «Димфна», руководимая Ховардомъ, вышла изъ Копенгагена и, побывавъ въ нѣкоторыхъ портахъ Норвегіи, посѣтила Новую Землю и затѣмъ, черезъ Югорскій Шаръ проникла въ Карское море. Читателямъ также уже извѣстны подробности пребыванія «Димфны» въ Югорскомъ Шарѣ, въ становищѣ Хабарово и о высадкѣ тамъ промышленника Бабикова, взятаго экспедиціей съ Новой Земли. Голландская экспедиція на пароходѣ «Варна» была снаряжена для производства метеорологическихъ, магнитныхъ и другихъ наблюденій, по программѣ, выработанной на международномъ метеорологическомъ конгресѣ. Экспедиція должна была устроить станцію въ портѣ Диксонъ. Согласно постановленію международнаго конгреса, подобныя экспедиціи, въ томъ же году, были снаряжены разными государствами, причемъ русская экспедиція была отправлена на Новую Землю. «Варна», принявъ въ Дронтгеймѣ деревянные срубы, предназначавшіеся для постройки въ портѣ Диксонъ жилого помѣщенія и обсерваціонныхъ павильоновъ, побывала еще въ Гаммерфестѣ и оттуда, вмѣстѣ съ пароходомъ барона Кнопа «Луиза», шедшимъ къ берегамъ Сибири, отправилась къ проходамъ въ Карское море. Датской экспедиціи удалось проникнуть въ Карское море восьмого сентября; но здѣсь она встрѣтила непроходимые льды, вмѣстѣ съ которыми «Димфну» носило вѣтромъ взадъ и впередъ. «Варна» вмѣстѣ съ «Луизой» дѣлали попытки проникнуть въ Карское море черезъ всѣ три существующіе прохода: Маточкинъ Шаръ, Карскія Ворота и Югорскій Шаръ. Третьяго августа «Варна» была у западнаго входа въ Маточкинъ Шаръ, но войти въ него не рискнула, такъ какъ плывшія по проливу мелкія льдинки служили признакомъ значительнаго скопленія льдовъ на восточной сторонѣ пролива. Чтобы увѣриться въ этомъ предположеніи, начальникъ экспедиціи лично отправился ознакомиться съ состояніемъ льдовъ. Въ результатѣ поѣздки доктора Снеллена было то, что «Варна» и «Луиза» оставили попытку проникнуть въ Карское море черезъ Маточкинъ Шаръ и оба парохода спустились къ югу и только тридцатаго августа вошли въ Карское Море черезъ

Югорскій Шаръ. Между тѣмъ «Димфна» не подвинулась впередъ, а окруженная ледяными массами, плавала вмѣстѣ съ ними. Встрѣча «Варны» съ «Димфной» произошла въ Карскомъ морѣ 18-го сентября и въ этотъ же день «Луиза», потерявъ надежду пройти въ устья Енисея, возвратилась обратно. Пароходы обѣихъ экспедицій находились на разстояніи нѣсколькихъ саженей другъ отъ друга. Въ такомъ положеніи пароходы были затерты льдами [1]).

Наступилъ октябрь, начались морозы и для начальниковъ экспедицій стало ясно, что нечего было и думать о продолженіи плаванія, а было необходимо принять мѣры предосторожности, въ виду всякихъ случайностей. Пароходы стояли подъ 70° сѣверной широты и 60° 36′ восточной долготы. Во второй половинѣ октября, льды, окружавшіе пароходы, начали двигаться, увлекая и ихъ вмѣстѣ съ собой. Впрочемъ, движеніе льдовъ было незначительное. Самое опасное время для обѣихъ экспедицій началось съ конца октября, когда начали надвигаться новыя ледянныя массы, нагромождавшіяся вокругъ пароходовъ. Положеніе экспедицій было критическое; съ минуты на минуту можно было ожидать, что льды раздавятъ пароходы. Чтобы не быть застигнутыми врасплохъ, часть провизіи была перенесена на льдину. Ночь со 2-го на 3-е ноября была роковая для обоихъ пароходовъ. Льды со всѣхъ сторонъ напирали на пароходы и ихъ экипажи вынуждены были искать спасенія на льду и перешли на Санъ-Сальвадоръ, куда раньше была выгружена провизія. Утромъ, когда напоръ льдовъ прекратился, экспедиціи съ тревогой отправились осматривать состояніе пароходовъ. «Димфна» оказалась цѣлою, за то «Варна» сильно пострадала и дала течь. Состояніе ея было таково, что экипажу немыслимо было на ней оставаться. Въ трюмахъ воды было почти на четыре фута и большая часть провизіи оказалось подмоченной. Съ «Варны» снесли все, что только было возможно и голландская экспедиція расположилась на льду. Въ теченіе всей зимы обѣ экспедиціи продолжали производить различныя наблюденія. Началась длинная полярная ночь. Все, что находилось въ распоряженіи начальниковъ обѣихъ экспедицій, было употреблено для доставленія возможныхъ развлеченій матросамъ и самимъ членамъ экспедицій. Устроивались прогулки по безконечнымъ, окружавшимъ пароходы ледяннымъ полямъ, охоты, спектакли и другія импровизированныя празднества. Особенно торжественно встрѣтили экспедиціи 1-е января 1883 года, съ которымъ были связаны ихъ надежды на возвращеніе. Никогда прежде тѣ широты на видывали такой блестящей иллюминаціи и фейерверка и такого многолюднаго и шумнаго карнавала, какіе датчане и голландцы устроили на льду, на далекомъ Сѣверѣ, въ канунъ новаго года. Зима была

[1]) Самую большую льдину назвали «Санъ-Сальвадоръ».

очень холодная и случалось, что въ термометрахъ ртуть замерзала. Скрывшееся солнце показалось надъ горизонтомъ только 19-го января. Въ теченіе зимы экспедиціямъ нѣсколько разъ пришлось выдерживать жестокія снѣжныя бури. Больныхъ въ обѣихъ экспедиціяхъ почти не было; смертный случай былъ только одинъ— умеръ отъ чахотки голландскій матросъ, страдавшій ею еще до отправленія экспедиціи. Къ концу апрѣля температура начала возвышаться, а въ маѣ стало замѣтно таянье снѣга и льды снова начали приходить въ движеніе, причиняя не мало тревогъ экспедиціямъ. «Димфна» все время благополучно выдерживала напоры, «Варна» же получила еще большія поврежденія и въ концѣ іюля погрузилась подъ ледъ. Экспедиціи пришлось пережить въ высшей степени тягостныя минуты при видѣ этихъ похоронъ въ невѣдомыя воды, корабля, съ которымъ, какъ и всякій морякъ, сроднились и они.

Потерявъ судно, голландцамъ не оставалось ничего болѣе, какъ попытаться достигнуть берега по льду. И вотъ, экспедиція съ нагруженными санями и лодками, 1-го августа распростилась съ датчанами, остававшимися еще въ Карскомъ морѣ, и тронулась въ путь. Двадцать пять дней экспедиціи пришлось совершать чрезвычайно трудный путь по льду. Лодки и сани они тащили на себѣ, что еще больше задерживало ихъ путешествіе и только 25-го августа они достигли Вайгача, близъ котораго были приняты пароходами Сибирякова, доставившими ихъ въ Норвегію. «Димфна» же продолжала оставаться во льдахъ въ теченіе всего августа и только въ сентябрѣ ей удалось освободиться отъ льдовъ и выбраться въ Ледовитый океанъ. Здѣсь я привелъ разсказъ Ховгарда въ самомъ сжатомъ видѣ.

Поблагодаривъ почтеннаго разсказчика, я отправился отыскивать Гебеля, чтобы узнать о времени отплытія «Вельды». Ожидаемая телеграмма изъ Петербурга была получена и отходъ «Вельды» былъ назначенъ рано утромъ на слѣдующій день.

Вечеръ мы провели съ датчанами и уже поздно, послѣдній разъ простившись съ Ховгардомъ и его спутниками, возвратились на «Вельду». Съ четырехъ часовъ утра начали разводить пары, а въ восьмомъ часу «Вельда» снялась съ якоря.

На «Димфнѣ» былъ поднятъ международный сигналъ, означавшій пожеланіе благополучнаго плаванія; на это послѣднее привѣтствіе датчанъ мы отвѣчали троекратнымъ спускомъ кормового фрага.

Вскорѣ Вардэ и его рейдъ съ «Димфной» скрылись изъ виду, а сбоку и впереди выднѣлись угрюмыя скалы Финмаркена.

М. Робушъ.